This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

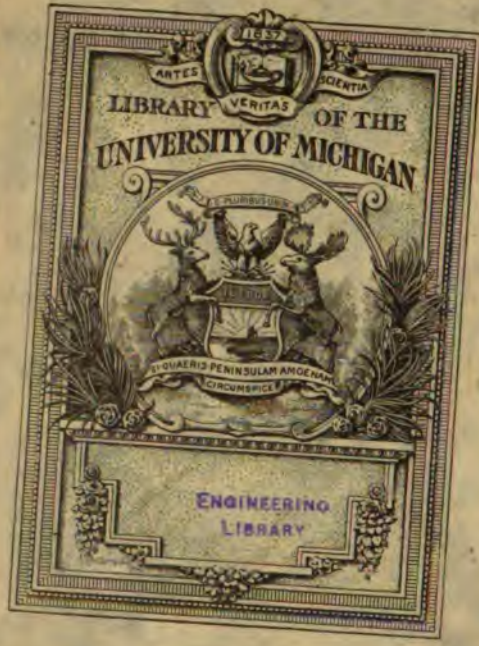
+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

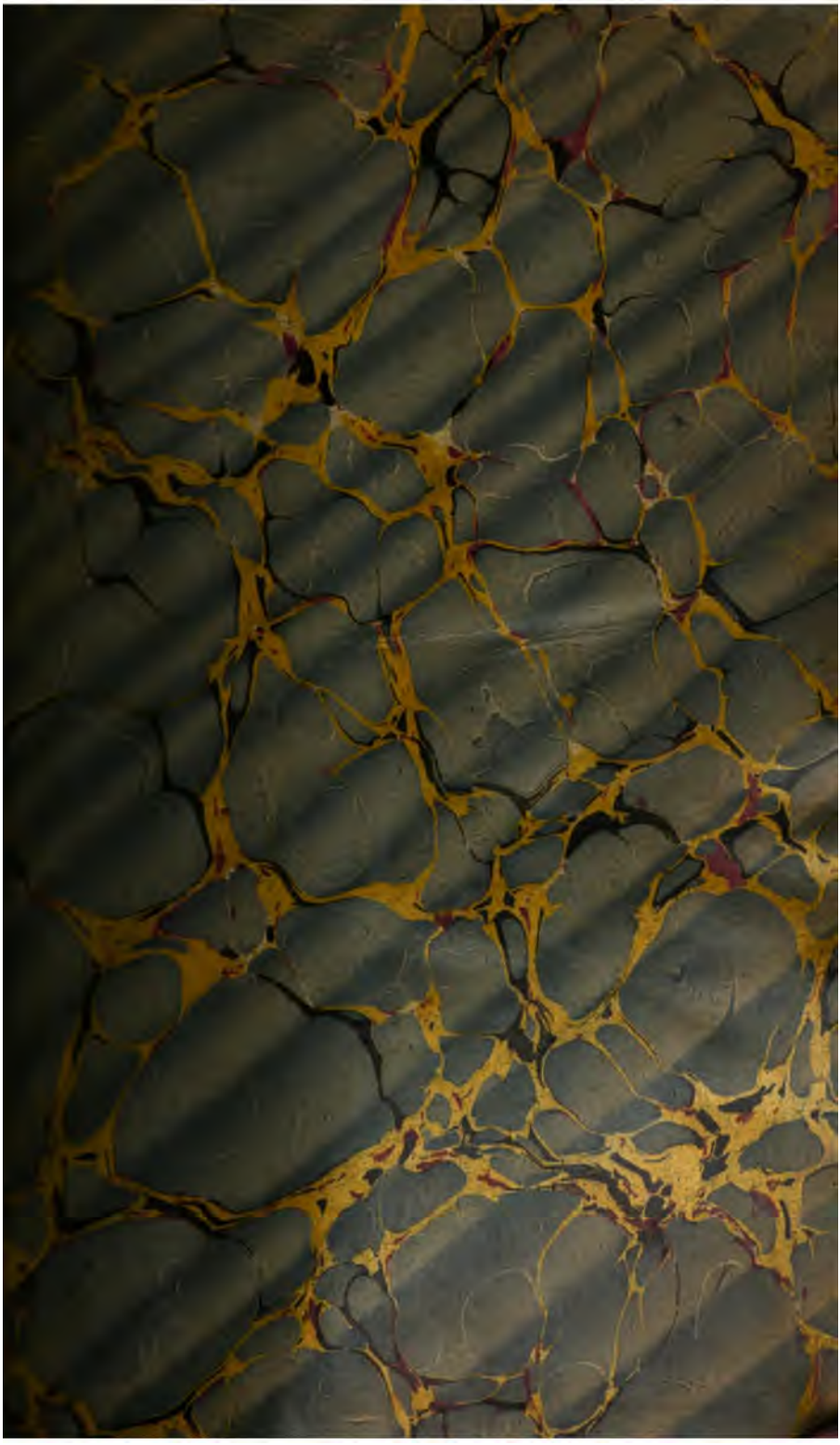
+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`



ENGINEERING
LIBRARY



TA
2
.A6
no.16
pt. 2

ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES.

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS, ETC.

5e SÉRIE.

TOME VI.

1876

PARIS. — IMPRIMÉ PAR ARNOUS DE RIVIÈRE ET Cᵉ.
Rue Racine, 26, près de l'Odéon.

(N° 268)

[24 février 1875.]

Décret qui autorise les travaux de restauration et d'amélioration de la forme de radoub du port de commerce de Rochefort.

Le Président de la République française,

. . . . . .

Art. 1er. — Il sera procédé aux travaux de restauration et d'amélioration de la forme de radoub du port de commerce de Rochefort conformément aux dispositions du projet dressé par les ingénieurs, et des avis du conseil général des ponts et chaussées.

Art. 2. — Les travaux seront exécutés par la ville de Rochefort, sous la direction des ingénieurs des ponts et chaussées, dans le délai de deux ans à dater de la promulgation du présent décret.

La ville pourvoira à toutes les dépenses. Elle recevra de l'État, jusqu'à concurrence du tiers, une subvention payable au fur et à mesure des crédits disponibles.

Art. 3. — Pour permettre à la ville de Rochefort de recouvrer intégralement sa part des dépenses (deux tiers), ainsi que les intérêts à 5 p. 100 de la somme à laquelle cette part se sera élevée, il est fait concession à la dite ville de l'exploitation du bassin de radoub pour une durée qui ne pourra dépasser celle de son remboursement complet.

Cette exploitation sera faite aux conditions ci-après énumérées.

La ville de Rochefort est autorisée à rétrocéder cette concession, soit de gré à gré, soit par adjudication, sous la réserve de la stricte exécution des dispositions insérées dans le présent décret et sauf l'approbation du ministre des travaux publics.

Art. 4. — La ville de Rochefort est autorisé à percevoir les taxes suivantes sur les navires qui feront usage du bassin, savoir :

NAVIRES A VOILES.

	f. c.
Pour faire entrer un navire dans la forme et l'y mettre à sec, y compris les frais de tins, coussins, arcs-boutants et accores pour le maintenir, par tonneau de jauge et par jour.	0,75
Pour faire sortir un navire de la forme, y compris toutes les fournitures et dépenses nécessaires pour cette opération, par tonneau de jauge et par jour.	0,40

153255

	fr. c.
Pour chaque jour de séjour, y compris les fournitures des chevalets nécessaires pour les réparations :	
Si le navire reste dix jours au plus, y compris ceux d'entrée et de sortie, par tonneau.	0,40
Si le navire reste trente jours au plus, y compris ceux d'entrée et de sortie, par tonneau.	0,30
S'il reste plus de trente jours.	0,20

Les droits perçus à titre de jour d'entrée ou de sortie comprennent le droit de séjour pour ces mêmes jours.

Si, par l'application du tarif précédent, on obtient pour un nombre de jours compris entre dix et trente un chiffre inférieur à celui qui serait dû pour dix jours, on appliquera ce dernier prix ; de même, si, pour un séjour dépassant trente jours, on obtenait un chiffre moindre que celui qui serait dû pour un séjour de trente jours, on appliquera ce dernier chiffre.

NAVIRES A VAPEUR.

Les navires à vapeur payeront pour leur jauge réelle, qui sera calculée sur la jauge officielle augmentée des deux tiers.

NAVIRES ÉTRANGERS.

La perception sur les navires étrangers se fera d'après leur jauge légale, mais on leur appliquera des tarifs différentiels calculés de façon à couvrir les concessionnaires de la différence qui existerait entre la jauge légale pour chaque pays et la jauge réelle.

PRIX APPLICABLES A TOUS LES NAVIRES.

Pompes à incendie pour les navires qui chauffent dans le bassin, par jour et par côté de navire, gardien compris.	6,00
Chauffage du brai, y compris les ustensiles nécessaires pour le chauffage, par jour :	
Pour un navire jusqu'à 200 tonneaux de jauge.	6,00
Pour un navire de 200 à 300 tonneaux de jauge.	7,00
Pour un navire au-dessus de 300 tonneaux de jauge.	8,00

Art. 5. — L'entrée et la sortie des navires ne pourront se faire au prix ci-dessus indiqué que pendant le jour, c'est-à-dire, du 1er mai au 1er septembre, de cinq heures du matin à sept heures du soir, et, pour le reste de l'année, depuis le lever jusqu'au coucher du soleil.

Dans le cas où un navire voudrait entrer dans le bassin ou en sortir en dehors de ces heures, le prix d'entrée ou de sortie sera débattu à l'amiable, et le jour qui suit l'entrée ou qui précède la sortie sera considéré et payé comme jour de séjour.

Art. 6. — Lorsque le bassin sera vide, le concessionnaire ne

pourra jamais refuser de recevoir un navire en danger, nonobstant ce qui est dit à l'article 11.

Art. 7. — Les prix d'entrée, de séjour et de sortie spécifiés ci-dessus ne sont établis que pour les navires jaugeant plus de 100 tonneaux.

Pour les navires moindres, ces prix seront débattus à l'amiable. Dans ce cas, il pourra en être admis deux dans le bassin.

Art. 8. — Les prix portés au tarif ci-dessus ne seront applicables qu'aux navires légers ou avec un lest ne dépassant pas 15 tonneaux pour 100 tonneaux de jauge.

Chaque tonneau de lest, ainsi que toute autre marchandise en sus de ce poids, payera 0f,10 par jour, y compris ceux d'entrée et de sortie.

Art. 9. — Les dimanches et fêtes reconnues ne seront pas payés s'il n'est pas travaillé au navire qui se trouve dans le bassin.

Art. 10. — Le tarif qui précède pourra être revisé tous les cinq ans, en suivant les formalités qui ont précédé son adoption.

Art. 11. — Il sera ouvert, dans les bureaux du concessionnaire, un registre sur lequel les navires seront inscrits dans l'ordre et à la date de leur demande d'admission. Ils seront admis dans le bassin suivant cet ordre, sauf le cas prévu par l'article 6. Néanmoins, les différents services de l'État auront la priorité sur les autres demandes, tout en se conformant aux dispositions du tarif moyen en vigueur.

Ce registre devra être représenté, à la première réquisition, à toute personne intéressée à obtenir communication, sous peine de tous dommages et intérêts.

Art. 12. — Pendant toute la durée de la concession, la ville de Rochefort entretiendra le bassin de carénage et toutes ses dépendances en bon état et net de vases, ainsi que ses abords, et devra faire en sorte que l'établissement soit muni des machines, engins, ustensiles, apparaux et objets mobiliers nécessaires pour une bonne exploitation.

Art. 13. — La présente concession comprend celle des terrains nécessaires à l'exploitation de la forme, tels qu'ils sont délimités par un liséré rose sur le plan annexé au présent décret, savoir : de part et d'autre du bassin, par une ligne parallèle et à 25 mètres de l'axe ; à l'amont du bassin, par la rue militaire et une parallèle à l'axe de la voie ferrée du port militaire, à 10 mètres de cet axe.

Art. 14. — A l'expiration de la concession, c'est-à-dire après amortissement complet, capital et intérêts, de la somme supportée par la ville, amortissement qui sera constaté par une comptabilité

régulière soumise au contrôle de l'administration, la forme de radoub fera retour à l'État.

Art 15. — Les contestations qui pourraient s'élever entre la ville de Rochefort et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des dispositions qui précèdent seront jugées administrativement par le conseil de préfecture de la Charente-Inférieure, sauf recours au Conseil d'État.

(N° 269)

[24 février 1875.]

Rectification de la route départementale, n° 20 (Tarn-et-Garonne).

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale, n° 20, dans la traverse de la Française (Tarn-et-Garonne), suivant la direction générale indiquée sur un plan par un tracé rose modifié par des lignes bleues au droit de la terrasse du sieur *Devals*.

Ce plan, qui porte la date du 11 juillet 1872, restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 270)

[24 février 1875.]

Rectification de la route départementale, n° 3 (Seine-Inférieure).

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale de la Seine-Inférieure, n° 3, d'Écalles-Alix

à Saint-Valery, entre Doudeville et la route départementale, n° 12, suivant la direction générale indiquée en rose sur un plan en date des 28 mars-20 avril 1860.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 271)

[5 mars 1875.]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1875, un crédit de 22.000 francs à titre de fonds de concours versés au Trésor, pour l'entretien des routes thermales, du nouveau parc et de la prise d'eau de Vichy.

Le Président de la République française,

. . . . . .

Vu la loi du 7 mai 1864, qui impose à la compagnie fermière de l'établissement thermal de Vichy le versement au Trésor, en deux termes semestriels égaux et à titre de fonds de concours, d'une somme annuelle de 55.000 francs, applicable tant aux grosses réparations de l'établissement thermal qu'aux frais d'entretien des routes thermales, du nouveau parc et de la prise d'eau de Vichy;

Vu la transaction intervenue entre les départements des travaux publics et de l'agriculture et du commerce, d'après laquelle la somme à verser pour le compte du ministère des travaux publics, à partir du 1er janvier 1875, se trouve réduite à 44.000 francs, le surplus, soit 11,000 francs, devant être rattaché au budget du ministère de l'agriculture et du commerce;

Vu la déclaration du receveur central du département de la Seine, constatant qu'il a été versé au Trésor, le 29 janvier dernier, la somme de 22,000 francs, à titre de premier terme, pour les travaux dont il s'agit :

Vu la lettre du ministre des finances, en date du 19 février 1875,

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur les fonds de la première section du budget de l'exercice 1875 chapitre X. — *Établissements thermaux appartenant à l'État*), un crédit de 22.000 francs, applicable à l'entretien des routes thermales, du nouveau parc et de la prise d'eau de Vichy.

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au Trésor, à titre de fonds de concours, par la compagnie fermière de l'établissement thermal de Vichy.

Art. 3. — Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

(N° 272)

[8 mars 1875.]

Bacs de Velotte et d'Avenay (Doubs).

DÉCRET portant ce qui suit :

Art. 1er. — Le tarif approuvé par arrêté du Gouvernement du 5 ventôse an XII pour les bacs et passages d'eau du département du Doubs (partie relative aux passages desservis par un bac, un batelet et deux passeurs) est et demeure applicable aux bacs établis sur la rivière du Doubs, à Velotte et à Avenay, le premier, commune de Besançon, l'autre, commune d'Avenay (Doubs).

Art. 2. — Sont exempts du droit de péage les administrateurs, magistrats, fonctionnaires publics et autres personnes énumérées au tarif relaté à l'article précédent, et qui, aux termes du cahier des charges de l'adjudication des dits droits, sont affranchis de toute obligation à cet égard.

(N° 273)

[9 mars 1875.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter et diverses dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A AUTEUIL.

	fr.
Projet d'établissement d'une voie de garage à la station d'Auteuil, présenté le 9 avril 1874, avec un détail estimatif montant à. . . .	17.000

LIGNE DE PARIS A RENNES.

Demande d'acquisition d'une parcelle de terrain adjacente à la gare de Coulie, présentée le 2 octobre 1874 : le prix d'acquisition serait de.	800
Total.	17.800

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 124 millions énoncés à l'article 5 de la convention susmentionnée comme maximum des dépenses complémentaires à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien et le nouveau réseau de la compagnie.

(N° 274)

[9 mars 1875.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter et diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

	fr.
Projet d'agrandissement des bâtiments des voyageurs de la gare d'Évry, présenté le 12 mai 1874, avec un détail estimatif montant à.	19.712
Projet d'agrandissement du bâtiment des voyageurs de la gare de Moulins, présenté le 25 avril 1874, avec un détail estimatif montant à.	160.000
Projet d'agrandissement de la gare de Saint-Germain-des-Fossés, présenté le 9 janvier 1874, avec un détail estimatif montant à. .	240.000

LIGNE DE PARIS A LYON PAR LA BOURGOGNE.

Projet d'installation de l'éclairage au gaz et construction d'une prise d'eau à la gare de Nuits-sous-Beaune, présenté le 29 janvier 1874, avec un détail estimatif réglé à.	48.720
A reporter.	468.432

LIGNE DE VALENCE A GRENOBLE.

	fr.
Report.	468.432
Projet d'établissement d'un service de petite vitesse à la gare de Saint-Hilaire-du-Rosier, présenté le 21 avril 1874, avec un détail estimatif montant à.	27.000

LIGNE D'AVIGNON A MARSEILLE.

Projet de construction d'une maison de garde au passage à niveau n° 437, présenté le 7 septembre 1874, avec un détail estimatif montant à.	6.000
Projet d'agrandissement des ateliers de la gare d'Arles, présenté le 15 septembre 1873, avec un détail estimatif réglé à.	239.400
Projet d'établissement de sept voies de remisage à la gare de Miramas, présenté le 13 mai 1874, avec un détail estimatif montant à.	300.000
Projet d'agrandissement de la gare de Berre, présenté le 25 juillet 1874, avec un détail estimatif montant à.	22.600

LIGNE DE TARASCON A CETTE.

Projet de reconstruction de la gare des voyageurs et d'agrandissement de la gare des marchandises de la station de Valergues, présenté le 27 novembre 1873, avec un détail estimatif montant à.	380.000
Projet d'agrandissement de la gare des marchandises et de reconstruction de la gare des voyageurs de Vic-Mireval, présenté le 10 juillet 1874, avec un détail estimatif montant à.	72.000
Projet d'établissement d'un faisceau de voies de triage à la bifurcation de Cette-la-Peyrade, présenté le 29 mai 1874, avec un détail estimatif montant à.	915.000
Ensemble.	2.430.432

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 96 millions énoncés à l'article 12 de la convention susmentionnée comme maximum de la dépense à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

Art. 2. — Est maintenue l'approbation donnée par le décret du 26 février 1872 au projet présenté le 22 juin 1870 pour l'agrandissement de la gare des marchandises de Montpellier, avec un détail estimatif s'élevant à 777.000 francs.

Est en conséquence rapporté l'article 2 du décret du 28 août 1874, qui abrogeait la disposition susénoncée du décret du 26 février 1872.

(N° 275)

[9 mars 1875.]

Reconstruction de la gare de voyageurs et agrandissement de la gare de marchandises de la station de Valergues (Hérault).

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour la reconstruction de la gare des voyageurs et l'agrandissement de la gare des marchandises de la station de Valergues (Hérault), chemin de fer de Tarascon à Cette, conformément au plan dressé par l'ingénieur de la compagnie, le 17 novembre 1873, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° Pour l'exécution des dits travaux, la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

L'acquisition des terrains nécessaires pour l'exécution de ces travaux devra être terminée dans un délai de deux ans, à partir du présent décret.

(N° 276)

[9 mars 1875.]

Établissement d'un faisceau de voies de triage à la bifurcation de Cette-la-Peyrade (Hérault).

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement d'un faisceau de voies de triage à la bifurcation de Cette-la-Peyrade (Hérault), ligne de Tarascon à Cette, conformément au plan dressé par l'ingénieur de la compagnie, le 17 avril 1874, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° Pour l'exécution des dits travaux, la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

L'acquisition des terrains nécessaires pour l'exécution de ces travaux devra être terminée dans un délai de deux ans, à partir du présent décret.

(N° 277)

[9 mars 1875.]

Chemin de fer de Livron à Privas (Ardèche). — Établissement d'une deuxième voie.

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement d'une deuxième voie entre la Voulte et le Pouzin (Ardèche), sur le chemin de Livron à Privas, conformément au plan dressé par l'ingénieur de la compagnie, le 20 octobre 1873, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° Pour l'exécution des dits travaux, la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

L'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement de la deuxième voie dont il s'agit devra être terminée dans un délai de deux ans.

(N° 278)

[9 mars 1875.]

Agrandissement de la gare d'Orléans (Loiret).

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'agrandissement de la gare d'Orléans (Loiret), conformément au plan dressé par l'ingénieur de la compagnie, le 26 juillet 1874, et au plan désigné sous le nom de *Deuxième variante*, visé, le 20 décembre 1874, par l'inspecteur général chargé du contrôle de l'exploitation, lesquels plans resteront annexés au présent décret.

2° Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution des dits travaux, la compagnie est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Ces terrains seront incorporés au chemin de fer de Paris à Orléans et feront retour à l'État à l'expiration de la concession. Les travaux devront être exécutés dans un délai de deux ans.

(N° 279)

[9 mars 1875.]

Agrandissement de la gare de Caen (Calvados).

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'agrandissement de la gare de Caen (Calvados), conformément au plan dressé par l'ingénieur de la compagnie de l'Ouest, le 4 octobre 1873, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° Pour l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution des dits travaux, la compagnie de l'Ouest est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Ces terrains seront incorporés au chemin de fer de Paris à Caen et *feront retour* à l'État à l'expiration de la concession. Les travaux devront être terminés dans un délai de deux ans.

(N° 280)

[9 mars 1875.]

Décret qui proroge le délai fixé pour l'accomplissement des expropriations nécessaires à l'établissement du chemin de fer de Villeneuve-le-Comte à Mortcerf.

Art. 1er. — Le délai fixé pour l'accomplissement des expropriations nécessaires à l'établissement du chemin de fer de Villeneuve-le-Comte à Mortcerf et de ses dépendances est prorogé jusqu'au 1er janvier 1876.

Art. 2.—Cette prorogation est accordée aux conditions suivantes :

1° Le point de départ et la durée de la concession ne seront pas modifiés.

2° Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée, après avis du ministre des finances, par le ministre des travaux publics.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra, d'ailleurs, être autorisée avant que la moitié du capital-actions ait été versée et employé en achat de terrains, en travaux, en approvisionnements sur place et en dépôt de cautionnement.

3° Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation, comprenant les dépenses de premier établissement et d'exploitation et les recettes brutes, sera remis tous les trois mois au ministre des travaux publics et inséré au *Journal officiel*.

(N° 281)

[10 mars 1875.]

Décret qui nomme M. Caillaux ministre des travaux publics.

Le Président de la République française

Décrète :

Art. 1er. — M. Caillaux, membre de l'Assemblée nationale, est nommé ministre des travaux publics.

Art. 2. — Le vice-président du Conseil, ministre de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 282)

[12 mars 1875.]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement de deux nouvelles voies ferrées à traction de chevaux dans la ville de Lille.

Le Président de la République française,

Vu le décret du 4 octobre 1873 (*), qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un réseau de voies ferrées à traction de chevaux sur diverses voies publiques de la ville de Lille, et concède à cette ville les dites voies ferrées, sous les clauses et conditions du cahier des charges du 11 août 1873, annexé au décret;

Vu, notamment, l'enquête visée dans ce décret et ouverte en exécution de l'article 3 de la loi du 3 mai 1841 et dans la forme prescrite par l'ordonnance réglementaire du 18 février 1834;

(*) *Annales* 1874, p. 336.

Vu le décret du 16 décembre 1873 (*), approuvant le traité du 21 octobre 1873, passé entre la ville de Lille et le sieur Philippart, pour l'établissement et l'exploitation du dit réseau de voies ferrées;

Vu la demande présentée par l'administration municipale de la ville de Lille, à l'effet : 1° d'obtenir l'autorisation d'établir deux nouvelles lignes de voies ferrées de chevaux, l'une sur la route départementale, n° 2, dans la rue Royale, et l'autre sur la route départementale, n° 14, dans les limites du territoire de cette ville, aux clauses et conditions du cahier des charges du 11 août 1873 précité, et 2° d'en confier l'exécution et l'exploitation au dit sieur Philippart, en vertu de l'article 34 du traité du 21 octobre 1873, ci-dessus visé (le projet d'établissement de ces deux lignes ayant été soumis avec le projet d'ensemble du réseau à l'enquête d'utilité publique susrelatée);

Vu la délibération du conseil général du Nord, en date du 26 août 1873;

Vu la lettre du préfet, du 31 octobre 1874;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 7 *janvier 1875*;

Vu la loi du 3 mai 1841;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement de deux nouvelles lignes de voies ferrées à traction de chevaux dans la ville de Lille, l'une sur la route départementale, n° 2, dans la rue Royale, et l'autre sur la route départementale, n° 14, dans les limites du territoire de cette ville, suivant les dispositions générales des lignes rouges CD et EF du plan général visé par l'ingénieur en chef des travaux municipaux, le 19 octobre 1874, et qui restera annexé au présent décret.

Art. 2. — La ville de Lille est autorisée à établir ces deux lignes à ses risques et périls, en se conformant aux clauses et conditions générales du cahier des charges du 11 août 1873, et à en confier l'exécution et l'exploitation au sieur Philippart, en vertu du traité ci-dessus visé, passé entre cet entrepreneur et la ville, le 21 octobre 1873.

Art. 3. — Les travaux de pose de la voie ne pourront être exécutés, dans la partie de la rue de Roubaix comprise entre la place

(*) *Annales* 1874, p. 422.

du Théâtre et la rue des Lombards, avant que la largeur de la chaussée n'ait été portée à 7m,15.

Art. 4. — Les expropriations nécessaires à l'exécution de l'entreprise devront être accomplies dans un délai de cinq ans, à partir de la promulgation du présent décret.

(N° 283)

[12 mars 1875.]

Décret portant règlement pour l'irrigation des prairies situées sur les bords du ruisseau de Vallan ou de ses dérivations, depuis le village de Vallan jusqu'à la rivière d'Yonne, sur les territoires des communes de Vallan et d'Auxerre (Yonne).

(N° 284)

[12 mars 1875.]

Décret qui autorise la société des mines de Marsanges à établir un chemin de fer d'embranchement destiné à relier les dites mines à la ligne de Brioude à Alais.

Le Président de la République française,

Vu le certificat constatant le versement à la Caisse des dépôts et consignations d'une somme de 15.000 francs, à titre de cautionnement;

Décrète :

Art. 1er. — La société nouvelle des mines de Marsanges est autorisée à établir, à ses frais, risques et périls, un chemin de fer d'embranchement destiné à relier les dites mines à la ligne de Brioude à Alais, aux clauses et conditions du cahier des charges arrêté le 12 mars 1875 par le ministre des travaux publics et qui restera annexé au présent décret.

Art. 2. — L'embranchement partira de la butte de Chambaret, près du point où la ligne de Brioude franchit le ruisseau des Merles, et aboutira aux puits de la mine de Marsanges, en longeant le ruisseau de Chadernac sur sa rive droite.

L'embranchement de transbordement à établir sur la ligne de Brioude à Alais ne pourra être exécuté que sur un projet spécial

que la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée sera appelée à discuter et dont les dispositions seraient arrêtées ultérieurement par l'administration.

Art. 3. — L'embranchement concédé pourra, quant à présent, être exclusivement affecté aux transports des produits des mines de Marsanges, et la société jouira du bénéfice des dispositions de l'article 62 du cahier des charges de la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée.

Toutefois, le Gouvernement se réserve la faculté d'exiger ultérieurement et dès que la nécessité en sera reconnue après enquête, l'établissement, soit d'un service public de marchandises, soit d'un service de voyageurs, soit d'un service de voyageurs et de marchandises, et, dans ce cas, les dispositions du titre IV et les articles 50, 51, 52 et 53 du titre V du cahier des charges susvisé recevront leur application.

Art. 4. — Les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux devront être accomplies dans un délai de dix-huit mois, à partir de la promulgation du présent décret.

La société des mines de Marsanges est substituée, pour ces expropriations, aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 5 mai 1841.

Art. 5. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. Le chemin de fer concédé partira de la butte de Chambaret, près du point où la ligne de Brioude à Alais franchit le ruisseau des Merles, et aboutira aux puits de la mine de Marsanges, en longeant le ruisseau de Chadernac sur sa rive droite.

Art. 2. — Les travaux seront commencés dans un délai de deux mois, à partir du décret de concession. Ils seront terminés dans un délai de dix-huit mois, à partir de la date du décret, de telle sorte qu'à l'expiration de ce dernier délai, le chemin soit en exploitation dans toute son étendue.

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation de l'administration supérieure; à cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés

(*) Ce cahier des charges est identique avec celui du chemin de fer d'intérêt local d'Orléans, à la limite du département d'Eure-et-Loir (*Ann.* 1872 p. 34, *Cahier de mars*), sauf pour les articles qui sont insérés ici.

en double expédition et soumis à l'approbation du ministre, qui prescrira, s'il y a lieu, d'y apporter telles modifications que de droit. L'une de ces expéditions sera remise aux concessionnaires avec le visa du ministre, l'autre demeurera entre les mains de l'administration.

Avant comme pendant l'exécution, les concessionnaires auront la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'ils jugeront utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'administration supérieure.

4. Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production de projets d'ensemble comprenant, pour la ligne entière ou pour chaque section de la ligne :

1° Un plan général à l'échelle de 1 à 2.500;

2° Un profil en long à l'échelle de 1 à 2.000, et dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour point de comparaison; au-dessous de ce profil, on indiquera au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine :

(*Voir l'article 5 du type.*)

Art. 5. — Les terrains seront acquis et les ouvrages d'art et les terrassements exécutés pour une voie, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

Art. 6. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 0m,60. Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie sera de 1m,50.

La largeur des accotements, c'est-à-dire la distance comprise entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 0m,50.

Les concessionnaires établiront, le long du chemin de fer, les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'asséchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par le préfet, suivant les circonstances locales, sur les propositions des concessionnaires et l'avis des ingénieurs.

Art. 7. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 100 mètres. Une partie droite de 25 mètres de longueur au moins devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à 0m,040 par mètre. Une partie horizontale de 50 mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Les concessionnaires auront la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui leur paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration supérieure.

Art. 8. — Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, les concessionnaires entendus.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions des concessionnaires, après une enquête spéciale.

Les concessionnaires seront tenus, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'administration le projet des dites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de un cinquantième, indiquant les voies, les quais, les bâtiments, leur distribution intérieure, ainsi que les dispositions de leurs abords;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de un centième;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Art. 8 *bis*. A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes nationales ou départementales, devra passer soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes. Les croisements à niveau seront tolérés pour les chemin vicinaux, ruraux ou particuliers.

Art. 9. — (*Voir l'art.* 11 *du type.*)

. . . . . .

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef, à partir du sol de la route sera de 5 mètres au moins. Pour ceux qui sont formés de poutres en bois ou en fer, la hauteur sous poutres sera de 4m,30 au moins.

La largeur entre les parapets sera d'au moins 3m,50; la hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 0m,80

Art. 10. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une rout nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, en aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route nationale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour un chemin vicinal de grande communication, et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 3m,50, et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à 4m,50.

Art. 11. — Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemin vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle moindre de 45 degrés.

Chaque passage à niveau sera muni de barrières; il y sera, en outre, établi une maison de garde toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

La compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration les projets-types de ces barrières.

Art. 12. — (*Voir l'art. 14 du type.*)

Art. 13. — La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins 7 mètres de largeur entre les parapets sur les chemins à deux voies, et 4 mètres sur les chemins à une voie. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à 0m,80.

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier suivant les circonstances locales.

Art. 14. — A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, les concessionnaires seront tenus de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve aucune interruption ni entrave pendant la durée des travaux.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

Art. 15. — (*Voir l'art. 18 du type.*)

Art. 16. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

L'administration fixera le poids des rails, sur la proposition des concessionnaires.

Art. 17. — Dans toutes les parties où le chemin de fer ne longe pas l'accotement des voies de communication, l'administration pourra demander qu'il soit séparé des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés sur la proposition des concessionnaires.

Art. 18. — Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par la compagnie concessionnaire.

Les concessionnaires ne pourront commencer les travaux qu'après avoir justifié du versement, dans la caisse du trésorier payeur général, de la somme de 15,000 francs, jugée nécessaire pour cette acquisition.

L'excédant de cette somme sur la dépense réellement faite leur sera remboursé après la réception définitive des travaux.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tous les dommages quelconques résultant des travaux, seront supportées et payées par les concessionnaires.

Art. 19. — L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie, pour l'exécution des travaux du chemin de fer, du quai d'embranchement sur la ligne d'Alais à Brioude, de l'atelier de lavage, criblage et carbonisation, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc., et elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

Art. 20. — Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie.

Art. 21 et 22. — (*Voir les art. 24 et 25 du type.*)

Art. 23. — Les travaux seront exécutés sous le contrôle et la surveillance de l'administration.

Les travaux seront adjugés par lots et en entier et sur série de prix, soit avec publicité et concurrence, soit sur soumissions cachetées, entre entrepreneurs agréés à l'avance.

Art. 24. — (*Voir l'art. 27 du type.*)

Art. 25. — Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser, également à ses frais et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif de tous les ouvrages qui auront été exécutés, le dit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous les dits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas sera dressée aux frais de la compagnie et déposée dans les archives du ministère.

Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui par cela même deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires et seront ajoutés sur le plan cadastral; additiou sera également faite, sur l'atlas, de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 26 et 27. — (*Voir les art. 29 et 30 du type.*

Art. 28. — Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront consumer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins :

1° Les voitures de 1e classe seront couvertes, garnies, fermées à glaces, munies de rideaux;

2° Celles de 2e classe seront couvertes, fermées à glaces, munies de rideau et auront des banquettes rembourrées;

3° Celles de 3e classe seront couvertes, fermées à vitres, munies soit de rideaux, soit de persiennes, et auront des banquettes à dossier. Les dossiers et les banquettes devront être inclinés, et les dossiers seront élevés à la hauteur de la tête des voyageurs.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre de places de ce compartiment.

L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, les chaises de poste, les plates-formes et, en général, toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

La compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

Art. 29. — Des règlements d'administration publique, rendus après que la compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la compagnie.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires non-seulement pour la compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Le ministre déterminera, sur la proposition de la compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises et des convois spéciaux des postes, ainsi que la durée du trajet.

Art. 30. — (*Voir l'art.* 33 *du type.*)

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 31. — La durée de la concession, pour le chemin mentionné à l'article 1er du présent cahier des charges, sera de quatre-vingt-dix-neuf ans. Elle commencera à courir à partir du délai fixé pour l'achèvement des travaux par l'article 2 ci-dessus.

Art. 32. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, l'État sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

Néanmoins, la compagnie aura le droit de faire transporter ses produits sur le chemin en acquittant seulement les frais de transport et sans supporter le droit de péage.

La compagnie sera tenue de lui remettre en bon état (*Voir l'art. 35 du type*). . . . . .

Art. 33. — (*Voir l'article 36 du type.*)

. . . . . .

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aura droit à l'expiration de la concession, suivant l'article 32 ci-dessus.

Si, avant l'époque fixée pour la durée de la concession, les mines desservies par le chemin de fer venaient à être épuisées, et si le trafic du chemin de fer devenait à peu près nul, la compagnie concessionnaire aurait alors la faculté d'obtenir de l'administration le rachat, le retrait ou l'annulation de la présente concession, aux conditions qui seraient alors librement débattues.

Art. 34. — Si la compagnie n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, elle sera déchue de plein droit, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, les 15.000 francs déposés dans la caisse du trésorier payeur général, en conformité de l'article 18, deviendront la propriété de l'État.

Art. 35 à 37. — (*Voir les art. 38 à 40 du type.*)

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 38. — Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement les obligations, le Gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs. Compartiments de 1re classe	0,06	0,04	0,10
Voyageurs. Compartiments de 2e classe	0,05	0,04	0,09
Voyageurs. Compartiments de 3e classe	0,04	0,035	0,075
Enfants... Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.			
Enfants... De trois à sept ans, ils payeront demi-place et auront droit à une place distincte. Dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.			
Enfants... Au-dessus de sept ans, ils payeront place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs, avec le voyageur, à ses risques et périls. (Sans que la perception puisse être inférieure à 0f,50.)	0,010	0,005	0,015
Petite vitesse.			
Veaux, porcs, moutons, brebis et chèvres	0,03	0,04	0,07
Agneaux et chevreaux	0,01	0,01	0,02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Petite vitesse. — Tarifs généraux.			
1re classe. — Armes. — Bascules. — Billards. — Bimbeloterie. — Bois façonnés. — Bonneterie. — Bouchons. — Fils. — Laines. — Lins. — Cotons filés. — Crins. — Epicerie. — Denrées coloniales. — Cafés. — Comestibles. — Fruits. — Légumes frais. — Droguerie. — Liqueurs en bouteilles. — Eaux minérales. — Essences et vernis. — Plantes vivantes. — Porcelaines. — Verreries et cristaux. — Cartonnages. — Chaises. — Chaussure. — Coutellerie. — Filets. — Fers et fontes d'ornement — Glaces. — Horlogerie. — Huile d'olive. — Imprimés. — Instruments de musique. — Literie. — Lits en fer. — Mercerie. — Meubles. — Marbres ouvrés. — Ornements en plâtre. — Paniers vides. — Parfumerie. — Poêles en fonte et faïence. — Quincaillerie fine. — Sabots. — Sellerie. — Ustensiles de ménage	0,15	0,05	0,20
2e classe. — Alcools. — Appareils en fer et fonte. — Balais. — Bières en fûts. — Bougies. — Bouteilles vides. — Carreaux en faïence ou en marbre. — Carrosserie. — Cartons bruts ou bitumés. — Chanvres. — Chandelles. — Cendres. — Fruits et légumes secs. — Chaudronnerie. Cirage. — Cloches en métal. — Cordages. — Cotrets. — Cruchons vides. — Déchets de coton et laine. — Douelles ou douves. — Faïence et poterie communes. — Faux et faucilles. — Fer battu. — Filasse. — Fourneaux. — Fromages. — Gruaux. — Salaisons. — Huiles communes, de schiste et de pétrole. — Cotons bruts. — Vins et eaux-de-vie en fûts. — Laines brutes ou en suint. — Lait. — Laiton. — Marbres bruts. — Mécaniques. — Meules. — Noir animal ou de fumée. — Outils non dénommés. —			

SUITE DU TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Paille de maïs. — Papiers peints et d'emballage. — Peaux séches. — Pièces de forges ouvrées. — Pierres à aiguiser. — Pierres de taille façonnées. — Poterie d'étain. Grosse quincaillerie. — Sarrasin. — Savons. — Sulfates. — Vinaigres en fûts. — Zinc en feuilles ou tuyaux. . . . . 3e classe. — Ardoises. — Argiles. — Avoines. — Balais de bouleau ou de bruyère. — Baryte. — Bitume. — Bois brut, scié ou débité. — Boulons. — Bourrées. — Briques. — Cailloux ou moellons. — Céréales. — Chaînes en fer. — Chaux. — Chevrons. — Chiffons. — Ciment. — Clouterie. — Cornes brutes. — Craies. — Cuirs verts. — Dalles. — Déchets d'animaux. — Dégras. — Echalas. — Ecorces. — Enclumes. — Engrais. — Fagots. — Farines. — Fer en barres ou en feuilles. — Ferronnerie. — Ferraille. — Fontes brutes. — Fourrages secs ou verts. — Fumier. — Goudron. — Graisses. — Graviers. — Guano. — Houille et coke. — Lattes. — Manches en bois. — Madriers. — Minerais. — Mottes à brûler. — Moyeux. — Os bruts. — Paille. — Pavés. — Peaux brutes. — Planches. — Plombs. — Pommes de terre. — Betteraves. — Poteaux. — Poutres en fer ou fonte. — Pulpes, — Racines à brûler. — Souches. — Tan. — Terre à poterie. — Terre de bruyère ou *végétale*. — Tourbes, — Tourteaux. — Tuyaux de drainage. — Verres cassés. — Voliges. — Plâtre.	0,13	0,05	0,18
	0,12	0,04	0,16
Tarifs spéciaux pour transports par wagons complets.			
1re série. — Bois sciés ou débités. — Chevrons. — Madriers. — Moellons piqués. — Perches. — Poteaux. — Wagons démontés.	0,10	0.05	0,15
2e série. — Avoine. — Balais de bouleau. — Blés. — Briques. — Carreaux en pierre ou terre cuite. — Céréales, — Chaux en vrac. — Charbon de bois. — Coke. — Dalles. Légumes secs. — Ecorces. — Escarbilles. — Glands. — Graisses. — Guano. — Issues. — Farines. — Lattes. — Moyeux. — Meulière brute. — Os bruts. — Osiers. — Pierres de taille brutes. — Pommes de terre. — Planches. — Seigle. — Sel gemme ou marin. — Sucre brut. — Tuiles. — Tuyaux de drainage, — Tan. — Tourteaux. — Voliges.	0,08	0.05	0,13
3e série. — Ardoises. — Argile. — Betteraves. — Bois à brûler. — Moellons — Calcaires et caillasses. — Cailloux. — Cendres. — Ciments. — Echalas. — Engrais. — Fumier. — Fer en barres. — Charpentes en fer. — Colonnes en fer ou fonte. — Fontes brutes. — Gravier. — Houille. — Sable. — Marne. — Minerai. — Pierre à chaux et à plâtre. — Pierres siliceuses pour les chaussées. — Pulpes de betteraves. — Scories. — Souches à brûler. — Terres. — Tourbes. — Plâtre. — Vieux fer. — Verres cassés. — Pavés.	0.06	0,04	0,10

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'au prix fixé pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre des kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre zéro et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de zéro à 5 kilogrammes; 2° de 5 à 10 kilogrammes; 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de 0f,50.

Art. 39. — (*Voir l'article 42 du type.*)

Art. 40. — Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 20 kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à 15 kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

Art. 41. — Les marchandises, les animaux et autres objets non désignés dans les tarifs qui précèdent seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formellement stipulées au présent cahier des charges, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à la première classe ou à la première série.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la compagnie, mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

Art. 42. — La compagnie ne pourra être tenue au transport des objets dont les dimensions excéderaient celles du matériel, comme aussi de toute masse indivisible pesant plus de 600 kilogrammes.

Art. 43. — (*Voir l'art. 46 du type.*)

Art. 44. — Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif des taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Toute modification de tarif, etc... (*Voir l'art. 47 du type.*). . . . . .

Art. 45. — (*Voir l'art. 48 du type.*)

Art. 46. — La compagnie sera tenue de mettre les marchandises à la disposition du destinataire dans les vingt-quatre heures qui suivront leur enregistrement à la gare de départ.

L'administration supérieure déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en

été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 47. — Il sera perçu 0f,10 par expédition pour enregistrement.

Il sera perçu 1f,25 par tonne pour manutention, pour les marchandises transportées sans condition de tonnage des tarifs généraux.

Toute marchandise adressée en gare et qui ne sera pas retirée dans les quarante-huit heures de la mise à la poste de l'avis d'arrivée payera 0f,05 de droit de magasinage par jour et par chaque 100 kilogrammes, toute fraction de 100 kilogrammes étant comptée pour ce poids. Le droit de magasinage par wagon complet sera de 2 francs par jour et par wagon.

Le même droit sera perçu pour tout wagon non chargé dans le délai de vingt-quatre heures, à partir du commencement de l'opération.

Les tarifs spéciaux indiqués précédemment ne seront applicables que pour les expéditions de 600 kilogrammes au minimum ou payant pour ce poids.

Les frais de manutention seront de 1 franc par tonne; mais ils ne seront pas perçus dans le cas où le chargement et le déchargement seraient faits par l'expéditeur ou le destinaire.

Art. 48. — A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la compagnie, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

L'administration, en vertu de l'article 29 ci-dessus, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le chemin de fer.

Art. 49. — Les dispositions du présent titre ne seront appliquées, en ce qui concerne soit le transport des marchandises, soit le transport des voyageurs, que dans le cas où le Gouvernement aurait exigé de la compagnie l'établissement d'un service public de marchandises ou de voyageurs, conformément aux décisions du décret de concession.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 50. — (*Voir l'art. 53 du type.*)

Art. 51. — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 52. — Le service des lettres et dépêches se fera comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement un compartiment d'une voiture de voyageurs, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité d'un compartiment à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

Art. 53. — Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

La compagnie sera tenue de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auront lieu aux frais de la compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

La compagnie pourra être autorisée, et au besoin requise par le Gouvernement, d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'organisation, aux frais de la compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'État.

Art. 54. — Les dispositions des articles 50, 51, 52 et 53 ci-dessus ne seront appliquées que dans le cas où le Gouvernement exigerait de la compagnie l'établissement d'un service public de voyageurs, conformément aux dispositions du décret de concession.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 55. — Les concessionnaires ne seront admis à réclamer aucune indemnité à raison des dommages que le roulage pourra occasionner à la voie ferrée

ou à ses dépendances, ni pour une cause quelconque résultant du libre usage de la voie publique.

Art. 56 et 57. — (*Voir les art.* 58 *et* 59 *du type.*)

Art. 58. — Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard des dits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne *qui fait* l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans le cas où la compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celle des compagnies qui se servirait du matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement joignant celui qui lui est concédé, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de 100 kilomètres, 10 p. 100 du prix perçu par la compagnie ;

2° Si l'embranchement ou le prolongement excède 100 kilomètres, 15 p. 100 ;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède 200 kilomètres, 20 p. 100.

La compagnie sera tenue, si l'administration le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires des dits chemins.

En cas de difficultés entre les compagnies pour l'application de cette clause, il sera statué par le Gouvernement.

Art. 59. — La compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un embranchement; à défaut d'accord, le Gouvernement statuera sur la demande, la compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines et d'usines et de manière qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin et aux frais de leurs propriétaires, et sous le contrôle de l'administration.

L'administration pourra, à toute époque, prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie des dits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

Art. 60. — (*Voir l'art. 62 du type.*)

Art. 61. — Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 62. — Le chemin de fer sera placé sous la surveillance de l'administration.

Art. 63. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par la compagnie.

Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année, à la caisse centrale du trésor public, une somme de 30 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé.

Dans les dites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée, en exécution de l'article 53 ci-dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la compagnie par les agents de l'État.

Si la compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 64. — La compagnie fait élection de domicile à Lyon (rue Sainte-Hélène).

Art. 65. — La somme de 15.000 francs, que la compagnie doit verser, antérieurement à tout travail, dans la caisse du trésorier payeur général, pour l'acquisition des terrains, sera considérée comme formant le cautionnement de l'entreprise.

Art. 66. — Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Rhône, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 67. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges seront à la charge des concessionnaires.

(N° 285)

[15 mars 1875.]

Construction d'un pont à péage sur le Taurion (Haute-Vienne).

Décret portant ce qui suit :

Art. 1er. — Le décret du 19 septembre 1863 est rapporté.

Art. 2. — Est déclarée d'utilité publique la construction d'un pont en maçonnerie à péage sur le Taurion, au moulin des Lilas, à la limite des communes des Billanges (Haute-Vienne) et de Saint-Martin, Sainte-Catherine (Creuse), au passage du chemin vicinal de grande communication n° 50 de la Haute-Vienne) et du chemin d'intérêt commun n° 4 de la Creuse, ainsi que l'établissement des abords et dépendances du dit pont, conformément au plan ci-annexé, dressé le 23 avril 1873.

Art. 3. — La mise en adjudication des travaux est autorisée aux clauses et conditions du cahier des charges du 29 janvier 1874, également annexé au présent décret.

Art. 4. — Il sera pourvu aux frais de construction et d'entretien du pont, de ses abords et dépendances, à l'aide :

1° De la concession, par adjudication publique, d'un péage d'une durée qui ne pourra excéder quatre-vingt-dix-neuf ans et dont le maximum sera fixé à l'avance par le préfet, dans un billet cacheté ;

2° D'une subvention de 15.000 francs à prendre sur les fonds du Trésor.

Art. 5. — Le concessonnaire, substitué aux droits de l'administration, conformément à l'article 63 de la loi du 3 mai 1841, pourra acquérir, s'il y a lieu, par voie d'expropriation publique, les immeubles ou portions d'immeubles dont l'occupation serait nécessaire pour l'exécution des travaux.

Art. 6. — L'adjudication ne sera valable et définitive qu'après avoir été homologuée par le ministre de l'intérieur.

Art. 7. — A compter du jour où le pont sera livré au public, et jusqu'à l'expiration du délai qui sera fixé par l'adjudication, il sera perçu un péage conformément au tarif ci-après :

	f. c.
1° Une personne à pied	0,05
2° Un cheval ou mulet et son cavalier, valise comprise	0,15
3° Un cheval ou mulet chargé	0,10

fr. c.

4° Un cheval ou mulet non chargé. 0,05

5° Un âne chargé ou non chargé et son conducteur. 0,05

6° Tout animal de l'espèce bovine. 0,05

7° Un cochon. 0,02

8° Chaque mouton, brebis, agneau, bouc ou chèvre, cochon de lait, paire d'oies ou de dindons. 0,01

9° Chaque conducteur des animaux désignés aux nos 3, 4, 6, 7 et 8 ci-dessus. 0,05

10° Les droits fixes aux nos 3, 4, 5, 6, 7 et 8 seront réduits d'un quart lorsque le nombre d'animaux de la même espèce et appartenant au même propriétaire excédera cinquante.

VOITURES SUSPENDUES.

11° Une voiture suspendue à deux roues, attelée d'un seul cheval ou d'un mulet. 0.40

12° Une voiture suspendue à quatre roues, attelée d'un cheval ou d'un mulet. 0,50

13° Chaque cheval ou mulet en sus de ce nombre. 0,20

14° Chaque conducteur et chaque personne voyageant dans ces voitures. 0,05

VOITURES NON SUSPENDUES.

15° Une charrette ou un chariot, ou une carriole, ou un tombereau chargés, attelés d'un cheval ou d'un mulet, ou de deux ânes, ou de deux bœufs, ou de deux vaches. 0,20

16° Une charrette ou un chariot, ou une carriole, ou un tombereau non chargés, attelés d'un cheval ou d'un mulet, ou de deux ânes, ou de deux bœufs, ou de deux vaches. 0,10

17° Chaque cheval ou mulet, ou paire d'ânes, ou paire de bœufs, ou paire de vaches en sus du nombre désigné dans le n° 15. 0,10

Et dans le n° 16. 0,05

18° Pour chaque conducteur de ces voitures non suspendues. 0,05

19° Une charrette ou une carriole chargée ou non chargée, attelée d'un âne, et le conducteur. 0,05

CIRCULATION DANS LA FERME DONT LES PROPRIÉTÉS SONT DIVISÉES PAR LA RIVIÈRE.

20° Chaque cheval ou mulet, ou âne, ou bœuf, ou vache, ou taureau, ou génisse, ou veau, ou cochon circulant dans l'intérieur de la ferme pour son exploitation ou pour aller au pâturage, ou en revenir, et chaque conducteur ou gardien de ces animaux, par jour ou par abonnement facultatif. 0,02

Ce droit sera réduit d'un quart lorsque les animaux de la même espèce ou appartenant au même propriétaire excéderont cinquante.

21° Chaque mouton, brebis, agneau, bouc ou chèvre, chevreau, cochon de lait, paire d'oies ou de dindes allant au pâturage ou en revenant, et chaque conducteur ou gardien, par jour. 0,005

Idem ou abonnement facultatif. 0,005

fr. c.

2° Une charrette ou un chariot, ou une carriole, ou un tombereau à deux ou à quatre roues, chargés ou vides, attelés d'un cheval ou d'un mulet, ou de deux ânes, ou de deux bœufs, ou de deux vaches, et le conducteur, circulant dans l'intérieur de la ferme pour son exploitation. 0,05

Abonnement facultatif. 0,05

3° Chaque cheval ou mulet, ou âne, ou paire de bœufs, ou paire de vaches, et chaque conducteur, en sus de ce nombre. 0,05

Art. 8. — Sont exempts des droits de péage :

Le préfet du département, le sous-préfet de l'arrondissement, ainsi que leurs gens et leurs voitures; les ministres des différents cultes reconnus par l'État, les magistrats de l'ordre judiciaire, dans l'exercice de leurs fonctions, et leurs greffiers; les ingénieurs et les conducteurs des ponts et chaussées, les agents voyers, les cantonniers, les employés des contributions indirectes, les agents forestiers, les employés des lignes télégraphiques, les commissaires de police, les gardes champêtres; la gendarmerie dans l'exercice de ses fonctions, les militaires de tout grade voyageant en corps ou séparément, à charge par eux, dans ce dernier cas, de présenter une feuille de route ou un ordre de service; les courriers du Gouvernement, les malles-poste, les facteurs ruraux faisant le service des postes de l'État; les pompiers et les personnes qui, en cas d'incendie, iraient porter secours d'une rive à l'autre, ainsi que le matériel nécessaire; les élèves allant à l'école communale ainsi qu'à l'instruction religieuse ou en revenant; les prévenus, accusés ou condamnés conduits par la force publique, ainsi que leur escorte; les prestataires, avec leurs attelages, se rendant sur les ateliers des chemins vicinaux pour la libération de leurs prestations ou en revenant.

(N° 286)

[17 mars 1875.]

Décret qui fixe la cotisation à percevoir sur les trains de bois flott pendant l'exercice 1875. (*Approvisionnement de Paris.*)

Art. 1er. — Il sera perçu, à titre de cotisation, sur les trains de bois flotté, pendant l'exercice 1875, savoir :

fr. c.

Pour chaque train de dix-huit coupons qui sera flotté sur la haute Seine et ses affluents, 8 francs, ci. 8,00

Et par chaque stère de bois à brûler qui sera expédié des ports d'approvisionnement ayant pour destination Paris et la banlieue, $0^{f},03$, ci. . 0,03 fr. c.

Pour chaque train qui, par suite de la nécessité de le faire passer dans les écluses des canaux ou pour toute autre cause, sera flotté par fractions différentes de la division ordinaire des trains de dix-huit coupons, la cotisation sera perçue en raison de la longueur comparée à celle des trains de dix-huit coupons ; à cet effet, le maximum de cette longueur est fixé à 90 mètres pour un train et à 5 mètres pour un coupon.

Art. 2. — Le payement sera fait à Paris, entre les mains de l'agent général de la communauté :

1° Pour la cotisation sur les trains, aussitôt l'arrivée de ces trains;

2° Pour l'autre cotisation, à la fin de chaque trimestre, sur les états officiels du mouvement des ports, états qui seront communiqués par l'inspecteur principal des ports.

L'agent général et les autres agents de la communauté sont autorisés à faire toutes poursuites et diligences pour assurer le recouvrement de la cotisation, qui pourra, d'ailleurs, avoir lieu comme en matière de contributions publiques.

Art. 3. — Le présent décret, reproduit en caractères lisibles et apparents, sera affiché, pendant toute la durée de l'exercice 1875, dans les bureaux des agents préposés à la perception des cotisations.

(N° 287)

[17 mars 1875.]

Décret qui autorise la commune d'Hervy (Cher) à établir dans le canal latéral à la Loire une prise d'eau continue destinée à remplacer la concession intermittente réglée par décret du 18 janvier 1865.

(N° 288)

[17 mars 1875.]

Délimitation de la mer.

DÉCRET portant ce qui suit :

La limite de la mer, à l'embouchure de la rivière de l'Odet, est fixée suivant une ligne tracée entre le fanal de la pointe du Coq et la pointe de Malakoff.

Les droits des tiers sont expressément réservés.

CIRCULAIRE

du ministre des Travaux publics aux préfets.

(N° 289)

Personnel. — Assimilations de grade.

Versailles, le 1er juillet 1876.

Monsieur le Préfet, un décret du 20 mars dernier a déterminé les assimilations de grade ou les emplois qui pourront être donnés, en exécution des lois des 27 juillet 1872 et 24 juillet 1873, soit dans la réserve de l'armée active, soit dans l'armée territoriale ou dans les services auxiliaires, aux anciens élèves de l'École polytechnique et de l'École forestière qui ont satisfait aux examens de sortie et ne sont pas placés dans les armées de terre ou de mer.

J'ai l'honneur de vous adresser un extrait de ce décret en ce qui concerne le ministère des travaux publics. Les élèves ingénieurs des ponts et chaussées et des mines sont assimilés aux sous-lieutenants de réserve ou de l'armée territoriale; les Ingénieurs ordinaires de 3e classe, aux lieutenants; les Ingénieurs ordinaires de 2e classe, aux capitaines; les Ingénieurs ordinaires de 1re classe, aux chefs de bataillon, et les Ingénieurs en chef, quelle que soit leur classe, aux lieutenants-colonels, grade le plus élevé qui soit attribué aux officiers de l'armée territoriale n'ayant pas servi dans l'armée régulière. Ces diverses assimilations sont conformes d'ailleurs à celles qui avaient été admises généralement jusqu'ici pour les services des ponts et chaussées et des mines.

J'adresse ampliation de la présente aux Ingénieurs des différents services de votre département.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération très-distinguée.

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre de la guerre;

Vu l'article 19 de la loi du 27 juillet 1872 sur le recrutement de l'armée, ainsi conçu:

« Les élèves de l'École polytechnique et les élèves de l'École « forestière sont considérés comme présents sous les drapeaux « dans l'armée active pendant tout le temps passé par eux dans « les dites écoles.

« Les lois d'organisation prévues par l'article 45 de la présente « loi déterminent, pour ceux de ces jeunes gens qui ont satisfait « aux examens de sortie et ne sont pas placés dans les armées de « terre ou de mer, les emplois auxquels ils peuvent être appelés, « soit dans la disponibilité, soit dans la réserve de l'armée active, « soit dans l'armée territoriale ou dans les services auxiliaires ; »

Vu la loi du 24 juillet 1873, relative à l'organisation générale de l'armée, et notamment le troisième paragraphe de l'article 36, ainsi conçu ;

« Un règlement d'administration publique, rendu pour chacun « des services dans lesquels sont placés les élèves de l'École poly- « technique qui ne font pas partie de l'armée de terre ou de mer, « et les élèves de l'École forestière entrés dans le service forestier, « détermine les assimilations de grade ou les emplois qui peuvent, « en cas de mobilisation, leur être donnés dans l'armée, selon la « position qu'ils occupent dans les services auxquels ils appar- « tiennent ; »

Vu le décret du 15 avril 1873, portant organisation de l'École polytechnique ;

Vu l'ordonnance du 1er août 1827, pour l'exécution du Code forestier, et le décret du 2 avril 1875, relatif à l'organisation militaire du corps forestier ;

Vu la loi du 13 mars 1875, relative à la constitution des cadres et des effectifs de l'armée active et de l'armée territoriale ;

Vu les observations faites sur le projet de décret par les Ministres des finances, de l'intérieur et des travaux publics ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Les assimilations de grade et les emplois qui, en vertu de l'article 36 de la loi du 24 juillet 1873, peuvent être donnés dans l'armée aux élèves de l'École polytechnique placés dans les services civils et aux élèves de l'École forestière entrés dans le service forestier, sont déterminés par les tableaux ci-après :

1° ÉLÈVES DE L'ÉCOLE POLYTECHNIQUE.

. . . . . .

. . . . . .

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

CORPS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES.

GRADES dans LE CORPS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES.	ASSIMILATION DANS L'ARMÉE.	OBSERVATIONS.
Élève ingénieur.	Sous-lieutenant de réserve ou de l'armée territoriale.	
Ingénieur ordinaire, 3e classe	Lieutenant de réserve ou de l'armée territoriale.	
Ingénieur ordinaire, 2e classe.	Capitaine de réserve ou de l'armée territoriale.	
Ingénieur ordinaire, 1re classe.	Chef de bataillon de réserve ou de l'armée territoriale.	
Ingénieur en chef.	Lieutenant-colonel de réserve ou de l'armée territoriale.	

. . . . . .

. . . . . .

Art. 2. — Dans chaque région de corps d'armée, un fonctionnaire désigné par le Ministre intéressé pour chacun des services qui reçoit des élèves de l'École polytechnique est accrédité auprès du commandant de corps d'armée et est chargé, sous les ordres de ce dernier, et conformément aux instructions qui seront prescrites par le Ministre de la guerre, de tenir le contrôle du personnel sous ses ordres visé dans le présent règlement.

Art. 3. — Les Ministres de la guerre, des finances, de l'intérieur et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait à Versailles, le 20 mars 1876.

Signé Mal DE MAC-MAHON.

Par le Président de la République :

Le Ministre de la guerre,

Signé Gal DE CISSEY.

(N° 290)

PERSONNEL.

Mai et Juin 1876.

I. — INGÉNIEURS.

1° SERVICE DÉTACHÉ.

9 *juin*. 1876.—M. Hardy, ingénieur en chef de 1re classe, chargé du service ordinaire du département de Vaucluse, est mis à la disposition du gouverneur général civil de l'Algérie, pour remplir les fonctions d'inspecteur des travaux publics de l'Algérie.

Il fera fonctions d'inspecteur général de 2e classe.

2° CONGÉS.

1er *juin* 1876. — M. Lestelle, ingénieur ordinaire, attaché au service des travaux hydrauliques du port militaire de Cherbourg, est mis, sur sa demande, en congé illimité et autorisé à passer au service de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

3 *juin*. — M. Agnellet, ingénieur ordinaire, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Corbeil, attaché en outre au service du contrôle des travaux du chemin de fer de grande ceinture autour de Paris, est mis, sur sa demande, en congé illimité, et autorisé à entrer au service de la compagnie des chemins de fer du Nord.

7 *juin*.— M. Bruniquel, ingénieur ordinaire, attaché au service ordinaire du département du Var et au contrôle des travaux du chemin de fer de Toulon à Nice, est mis, sur sa demande, en congé illimité, et autorisé à entrer au service de la compagnie des chemins de fer de l'Est.

22 *juin*. — M. Piéron, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Cambrai, et attaché au service de la navigation de la Belgique vers Paris et au contrôle des travaux du

chemin de fer de Cambrai à la frontière belge, est mis, sur sa demande, en congé illimité, et autorisé à passer au service de la compagnie des chemins de fer du Nord.

3° RETRAITES.

		Date d'exécution.
21 mai 1876.	M. Dehargne, ingénieur en chef de 1re classe.	21 mai 1876.
3 juin 1876.	M. Bénard, inspecteur général de 2e classe.	1er juillet 1876.

4° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. Cézanne, ingénieur ordinaire de 2e classe. . .	22 juin 1876.

5° DÉCISIONS DIVERSES.

1er *juin* 1876. — M. Estoublon, conducteur principal, faisant fonctions d'ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Nontron, et attaché au service des études du chemin de fer de Nontron à Périgueux, est attaché en outre au service d'études et de construction du chemin de fer de Montmoreau à Périgueux (partie comprise entre Montmoreau et Ribérac).

3 *juin*. — M. Guiard, ingénieur ordinaire, chargé, dans le département de Seine-et-Oise, du service de l'arrondissement d'Étampes, est chargé, dans le même département, du service de l'arrondissement de Corbeil, et attaché en outre au contrôle des travaux du chemin de fer de grande ceinture, en remplacement de M. Agnellet, mis en congé illimité.

Idem. — M. Marx, ingénieur en chef, déjà chargé de plusieurs services de chemins de fer, est chargé en outre des études du chemin de fer de Révigny à Saint-Dizier.

7 *juin*. — M. Dyrion, ingénieur ordinaire, attaché au service des travaux hydrauliques du port militaire de Toulon, et remis par le ministre de la marine à la disposition de l'administration des travaux publics, est chargé, dans le département du Var, du service ordinaire de l'arrondissement de Toulon, et attaché en outre au contrôle des travaux du chemin de fer de Toulon à Nice, en remplacement de M. Bruniquel, mis en congé illimité.

Idem. — M. Ricour, ingénieur ordinaire, faisant fonctions d'ingénieur en chef, chargé de plusieurs services de chemins de fer, à la résidence d'Alençon, est autorisé à résider au Mans jusqu'au 1er novembre 1876.

7 *juin* 1876. — M. Bourdelles, ingénieur ordinaire, attaché aux travaux hydrauliques du port militaire de Lorient, et remis par le ministre de la marine à la disposition de l'administration des travaux publics, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Lorient, et attaché au contrôle de l'exploitation du chemin de fer d'Orléans et prolongements, en remplacement de M. Hausser, précédemment mis en congé illimité.

Idem. — M. Bouvier, ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé, dans le département de l'Ardèche, du service de l'arrondissement de Tournon, et attaché à divers services de chemins de fer, est chargé du service ordinaire du département de Vaucluse, en remplacement de M. Hardy.

M. Bouvier remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

10 *juin.* — M. Choisy, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Rethel, et attaché au service du canal des Ardennes, est nommé professeur adjoint du cours d'architecture à l'École des ponts et chaussées.

Idem. — M. Goupil, ingénieur ordinaire, attaché temporairement au secrétariat du conseil général des ponts et chaussées, est attaché, à la résidence d'Angers, au service ordinaire du département de Maine-et-Loire, au service de la navigation de la Loire (3e section), au service de la navigation de la Maine et de la Mayenne, et au service d'études et de construction du chemin de fer d'Angers, à la limite du département de la Sarthe vers la Flèche, en remplacement de M. Ménard, précédemment appelé à un autre service.

12 *juin.* — M. Belley, élève ingénieur déclaré hors de concours, est attaché temporairement au secrétariat du conseil général des ponts et chaussées.

16 *juin.* — M. Salley, conducteur principal, faisant fonctions d'ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Vitré, est attaché en outre au service d'études du chemin de fer de Châteaubriant à Rennes (depuis Châteaubriant jusqu'à environ 15 kilomètres de Rennes), et de l'embranchement de cette ligne à Vitré.

Idem. — M. Lechalas, ingénieur ordinaire, attaché au service ordinaire et au service maritime du département d'Ille-et-Vilaine, et au contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest, est attaché en outre au service d'études du chemin de fer de Châteaubriant à Rennes (partie située aux abords de la ville de Rennes).

19 *juin.* — M. Siben, ingénieur ordinaire, en congé illimité, est

autorisé à accepter les fonctions d'ingénieur en chef de la compagnie du chemin de fer de Clermont à Tulle.

21 *juin* 1876. — M. Moron, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Bastia, est attaché au service de construction du chemin de fer d'Annecy à Annemasse, en remplacement de MM. Étienne et Courtois, qui avaient été attachés à ce service accessoirement à leur service principal.

M. Moron résidera à Annecy.

28 *juin*. — M. Lecompte, conducteur principal, faisant fonctions d'ingénieur ordinaire dans le département de la Vienne, est chargé, dans le département du Cher, du service ordinaire de l'arrondissement de Bourges, et attaché en outre au service du canal de Berri et au contrôle de l'exploitation du chemin de fer d'Orléans et prolongements, en remplacement de M. Bataille, précédemment appelé à une autre destination.

Il remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

Idem. — M. Henry (Edmond), ingénieur ordinaire, attaché au service spécial de la Sologne, et au service des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing, est attaché en outre au contrôle des travaux des chemins de fer de Bourges à Gien, et d'Argent à Beaune-la-Rolande.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés au grade de conducteur de 4e classe les candidats déclarés admissibles ci-après désignés :

1er *juin* 1876. — M. Védi, Charente-Inférieure, service ordinaire.
Idem. — M. Puech, Cantal, chemins de fer.
Idem. — M. Conan, Morbihan, chemins de fer.
3 *juin*. — M. Garcin, Bouches-du-Rhône, navigation du Rhône.
7 *juin*. — M. Bariat, Hautes-Vienne, chemins de fer.
10 *juin*. — M. Vinay, Basses-Alpes, service ordinaire.
12 *juin*. — M. Marie, Manche, service maritime.
14 *juin*. — M. Gain, Orne, chemins de fer.
16 *juin*. — M. Paquier, Seine-Inférieure, service ordinaire.
Idem. — M. Fabre, Loire-Inférieure, service maritime.

21 *juin* 1876. — M. Chabiron, Vendée, chemins de fer.
24 *juin*. — M. Godfrin, Meurthe-et-Moselle, canal de l'Est.
26 *juin*. — M. Guillaume, Loiret, service vicinal.

2° AVANCEMENTS.

Sont nommés conducteurs principaux des ponts et chaussées les conducteurs de 1re classe dont les noms suivent :

	MM.		
1re inspection.	Dubos	Seine-et-Oise	Navigation de la Seine (3e section).
	Vazon	Idem	Service ordinaire.
	Renout	Seine-Inférieure	Service maritime.
	Aubry	Idem	Idem.
2e inspection.	Herment	Nord	Service ordinaire et contrôle des travaux des chemins de fer du Nord.
	Poupé	Somme	Service ordinaire.
	Daigremont	Nord	Service ordinaire et contrôle des travaux des chemins de fer du Nord.
	Bécret	Aisne	Service ordinaire.
3e inspection.	Millot	Ardennes	Canal de l'Est.
	Mongin	Haute-Marne	Service ordinaire.
	Louis	Meuse	Canal de l'Est.
	Léal	Meurthe-et-Moselle	Canal de la Marne au Rhin.
	Folliet	Marne	Service ordinaire.
	Mathieu	Meurthe-et-Moselle	Canal de la Marne au Rhin.
4e inspection.	Sifflet	Cher	Service ordinaire.
	Guillaume	Allier	Idem.
5e inspection.	Prétet	Saône-et-Loire	Navigation de la Saône.
	Dupuy	Idem	Service ordinaire.
6e inspection.	Rolland	Vaucluse	Idem.
	Jac	Idem	Idem.
	Vitally	Isère	Idem.
7e inspection.	Cholle	Bouch.-du-Rhône	Service maritime.
	De Meyssas	Basses-Alpes	Service ordinaire.
8e inspection.	Cultit	Aveyron	Idem.
9e inspection.	Calmettes	Tarn-et-Garonne	Idem.
	Maurand	Tarn	Idem.
	Prunetis	Tarn-et-Garonne	Idem.
10e inspection.	Rota	Gers	Idem.
	Rodrigues	Landes	Idem.
	Tarrieux	Gers	Idem.
	Ponassé	Gironde	Voirie départementale.
11e inspection.	Augereau	Vendée	Service ordinaire.
	Maucher	Idem	Idem.
12e inspection.	David	Loire-Inférieure	Service maritime.
	Gobaille	Ille-et-Vilaine	Service ordinaire.
	Fournioux	Finistère	Idem.
13e inspection.	Levallois	Manche	Idem.
	Leclerc	Loiret	Navigation de la Loire (3e section).
	Loiseau	Maine-et-Loire	Service ordinaire.
14e inspection.	Millet	Seine-et-Marne	Idem.
	Creusvaux	Côte-d'Or	Idem
	Nicolle	Seine	Navigation de la Seine (1re section).

MM.

15e inspection.	Collin	Lot	Navigation du Lot.
	Marron	Idem	Service ordinaire.
16e inspection.	Boyet	Loire	Idem.
	Pirayre	Haute-Loire	Idem.
Serv. divers.	Bouchaud	Vendée	Service ordinaire et contrôle de l'exploitation du réseau d'Orléans.
	Fort	Seine	Service ordinaire et contrôle de l'exploitation du réseau de l'Ouest.
	Dutro	Idem	Service ordinaire et contrôle de l'exploitation du réseau du Nord.
	Leroux	»	Voies publiques de Paris.
	Michaux	»	Idem.
	Doens	»	Idem.
	Guy	»	Eaux et égouts.
	Laborie	Algérie	Oran.
	Delozanne	Idem	Bougie.

Sont élevés à la 1re classe les conducteurs de 2e classe des ponts et chaussées dont les noms suivent :

MM.

1re inspection.	Talbot	Seine	Navigation de la Seine (2e section).
	Mourlot	Idem	Service ordinaire.
	Brédeville	Seine-Inférieure	Service maritime.
	Hue	Seine-et-Oise	Service ordinaire.
	Ebrard	Eure	Idem.
	Malherbe	Calvados	Idem.
	Haury	Seine-et-Oise	Idem.
	Gouré	Seine	Idem.
	Broma	Seine-et-Oise	Idem.
	Varambaux	Seine-Inférieure	Idem.
	Deslandes	Calvados	Idem.
2e inspection.	Cuvelier	Nord	Voies navigables.
	Legendre	Idem	Service ordinaire.
	Delhaye	Idem	Idem.
	Annoot	Idem	Idem.
	Cozette	Somme	Idem.
	Legrand	Idem	Chemin de fer d'Arras à Etaples.
	Dominois	Pas-de-Calais	Service maritime.
	Louchet	Somme	Service ordinaire.
	Desseaux	Aisne	Navigation de la Belgique vers Paris.
	Jongleux	Idem	Service ordinaire.
	Haeuw	Nord	Voies navigables.
	Parsy	Idem	Service municipal de Lille.
3e inspection.	Gerbaut	Meurthe-et-Moselle	Service ordinaire.
	Le Fèvre	Marne	Navigation de la Marne (1re section).
	Deblaise	Haute-Marne	Service ordinaire.
	Bienner	Vosges	Idem.
	De Courmaceul	Seine-et-Marne	Navigation de la Marne (2e section).
	Thiébaut	Meurthe-et-Moselle	Canal de la Marne au Rhin.
	Saingery	Ardennes	Canal de l'Est.
	Mienville	Meurthe-et-Moselle	Service ordinaire.
	Delahaye	Marne	Navigation de la Marne (1re section).
	Manne	Ardennes	Service ordinaire.
	Haeffner	Meurthe-et-Moselle	Canal de l'Est.
	Jacober	Meuse	Idem.

	MM.		
4e inspection.	Four	Indre	Service ordinaire.
	Jacquier	Cher	Canal du Berry.
	Touraton	Idem	Service ordinaire.
	Michaud	Creuse	Idem.
	Renard	Nièvre	Idem.
	Dutrait	Idem	Idem.
	Grimaud	Allier	Navigation de l'Allier.
5e inspection.	Girardot	Saône-et-Loire	Service ordinaire.
	Loupon	Ain	Idem.
	Gouget	Doubs	Idem.
	Mouret	Ain	Idem.
	Dransart	Côte-d'Or	Navigation de la Saône.
	Lavirotte	Saône-et-Loire	Service ordinaire.
	Vital	Belfort	Idem.
	Gaffiot	Jura	Idem.
	Marguet	Idem	Idem.
6e inspection.	Gauger	Vaucluse	Navigation du Rhône.
	Guilliny	Drôme	Service ordinaire.
	Roux	Hautes-Alpes	Idem.
	Chaudeysson	Drôme	Idem.
	Boyer	Vaucluse	Idem.
	Olagnier	Idem	Navigation du Rhône.
	Imbard	Hautes-Alpes	Service ordinaire.
	Repellin	Isère	Idem.
7e inspection.	Rimbault	Alpes-Maritimes	Idem.
	Cosini	Corse	Idem.
	Autran	Var	Idem.
	Maffren	Basses-Alpes	Idem.
	Girard	Bouch.-du-Rhône	Navigation du Rhône.
	Séguran	Idem	Service maritime.
	Abauzit	Idem	Service ordinaire.
8e inspection.	Ramadier	Lozère	Idem.
	Picard	Gard	Idem.
	Bouniol	Lozère	Idem.
	Martinou	Tarn	Chemin de fer de Mazamet à Bédarieux.
	Mourguès	Aveyron	Service ordinaire.
	Rivière	Idem	Chemin de fer de Rodez à Millau.
9e inspection.	Crozes	Tarn-et-Garonne	Service ordinaire.
	Baby	Ariége	Idem.
	Journet	Aude	Idem.
	Escudier	Pyrénées-Orientales	Idem.
	François	Idem	Chemin de fer de Port-Vendres en Espagne.
	Terme	Tarn-et-Garonne	Service ordinaire.
	Velay	Pyrénées-Orientales	Chemin de fer de Port-Vendres en Espagne.
	Lassaire	Idem	Chemin de fer de Port-Vendres en Espagne.
10e inspection.	Boudat	Basses-Pyrénées	Service ordinaire.
	Longuet	Idem	Idem.
	Pruce	Gironde	Service hydraulique.
	Sauveroche	Idem	Service ordinaire et chemin de fer de Libourne à Bergerac.
	Lauret	Lot-et-Garonne	Navigation de la Garonne.
	Laforgue	Gers	Service ordinaire.
	Duposat	Gironde	Voirie départementale.
	Roussel	Lot-et-Garonne	Navigation de la Garonne.
	Pinout	Landes	Service ordinaire.
	Armandin	Idem	Idem.
11e inspection.	Bourens	Gers	Idem.
	Héraud	Charente-Inférieure	Idem.
	Durandeau	Charente	Idem.
	Gellé	Deux-Sèvres	Idem.
	Cathelin	Vienne	Idem.
	Hériteau	Charente-Inférieure	Service maritime

MM.

11e inspection (suite)	Rambaud	Charente-Inférieure.	Service ordinaire.
	Rimbault	Deux-Sèvres	Idem.
	Patris	Charente-Inférieure.	Service maritime.
	Robichon	Idem	Service ordinaire et chemins de fer des Charentes.
12e inspection	Duo dit Biot	Ille-et-Vilaine	Port de Saint-Malo.
	Levesque	Loire-Inférieure.	Service ordinaire.
	Mariette	Idem	Idem.
	Léguillon	Morbihan	Idem.
	Buello (Hyacinthe)	Côtes-du-Nord	Idem.
	Calin	Morbihan	Canal de Nantes à Brest.
	Le Moult	Finistère	Service ordinaire.
	Bouvart	Morbihan	Idem.
13e inspection	Lebailly	Maine-et-Loire	Idem.
	Motricux	Sarthe	Idem.
	Lupin	Mayenne	Idem.
	Dupont	Orne	Idem.
	Bosselet	Eure-et-Loir	Idem.
	Petit	Yonne	Canal du Nivernais et chemin de fer d'Auxerre à Nevers.
14e inspection	Mallet	Seine-et-Marne	Service ordinaire.
	François	Loiret	Sologne.
	Villette	Côte-d'Or	Service ordinaire.
	Aaret	Idem	Canal de Bourgogne.
	Lamirray	Loiret	Navigation de la Loire.
	Millard	Aube	Service ordinaire.
	Bouché	Idem	Idem.
	Jalouzot	Yonne	Idem.
	Calabre	Seine	Navigation de la Seine (1re section).
15e inspection	Arnal	Lot-et-Garonne	Navigation du Lot.
	Caze	Corrèze	Service ordinaire.
	Roux	Bordogne	Idem.
	Vergniaud	Haute-Vienne	Idem.
	Parry	Lot	Idem.
	Delon	Idem	Idem.
	Comte	Lot-et-Garonne	Navigation du Lot.
	Iaudot	Rhône	Service ordinaire.
	Faucherit	Puy-de-Dôme	Service ordinaire et chemin de fer de Clermont à Montbrison.
16e inspection	Chadefaux	Cantal	Service ordinaire.
	Maiseau	Puy-de-Dôme	Chemin de fer de Vichy à Thiers.
	Magdelaine	Rhône	Service ordinaire.
	Jouberton	Puy-de-Dôme	Chemin de fer de Vichy à Thiers.
	Boudin	Rhône	Service ordinaire.
Services divers	Lejard		Ecole des mines.
	Blampain	Seine	Contrôle de l'exploitation du réseau d'Orléans.
	Monneret	Idem	Contrôle de l'exploitation du réseau du Nord.
	Ninout	Idem	Eaux et égouts de Paris.
	Montrion	Idem	Voies publiques.
	Richard	Idem	Eaux et égouts.
	Martelet	Idem	Voies publiques.
	Lion	Idem	Idem.
	Lomprez	Idem	Idem.
	Vazon	Idem	Service vicinal.
	Boutillier	Idem	Idem.
	Blondel	Idem	Idem.
	Fubert	Algérie	Alger.
	Mulot	Idem	Idem.
	Bonnel	Idem	Oran.
	Panchioni	Idem	Alger.
	Estorge	Idem	Bône.

Sont élevés à la 2e classe les conducteurs de 3e classe des ponts et chaussées dont les noms suivent :

	MM.		
1re inspection.	Lelarge	Eure	Service ordinaire.
	Valmont	Seine-Inférieure	Service maritime.
	Jourdain (Hippolyte)	Seine-et-Oise	Service ordinaire et chemin de fer de Ceinture.
	Dupuis	Idem	Service ordinaire.
	Proust	Eure	Navigation de la Seine (3e section).
	Duchemin	Calvados	Service maritime.
	Imbault	Seine-et-Oise	Service ordinaire.
	Marneff	Calvados	Idem.
	Jourdain (Eusèbe)	Seine-et-Oise	Idem.
	Depaigne	Seine-Inférieure	Navigation de la Seine (4e section).
	Dufour	Idem	Service ordinaire.
	Dereuder	Idem	Idem.
	Dorry	Idem	Recherches statistiques sur les matériaux.
	Dreux	Idem	Commissaire-voyer de Neuilly.
2e inspection.	Drouets	Nord	Service ordinaire.
	Weber	Idem	Idem.
	Duhayon	Idem	Voies navigables.
	Troude	Pas-de-Calais	Service maritime.
	Desachy	Oise	Service ordinaire.
	Versmée	Nord	Service municipal de Tourcoing.
	Barthélemy	Idem	Service municipal de Lille.
	Chamarry	Somme	Service ordinaire.
	Coquelle	Idem	Idem.
	Robiquet	Pas-de-Calais	Idem.
	Coyaux	Nord	Voies navigables.
	Macaigne	Idem	Service ordinaire.
	Béthouard	Somme	Idem.
3e inspection.	Leroy	Meurthe-et-Moselle	Canal de l'Est.
	Bouquillon	Ardennes	Service ordinaire.
	Roth	Meurthe-et-Moselle	Canal de la Marne au Rhin.
	Bigard	Ardennes	Canal de l'Est.
	Humblot	Vosges	Service ordinaire.
	Guiot	Seine	Contrôle des travaux des chemins de fer de l'Est.
	Boquel	Meurthe-et-Moselle	Idem.
	Parmentier	Seine	Navigation de la Marne (2e section).
	Lemercier	Seine-et-Marne	Idem.
	Blaise	Meurthe-et-Moselle	Canal de la Marne au Rhin.
	Vicq	Idem	Service ordinaire.
	Papillier	Idem	Idem.
	Dépaquit	Ardennes	Idem.
	Boygues	Haute-Marne	Service ordinaire et contrôle du réseau de l'Est.
	Taton	Meurthe-et-Moselle	Canal de l'Est.
	Guilliot	Idem	Idem.
	Langlet	Marne	Navigation de la Marne (1re section).
	Jacquin	Idem	Service ordinaire.
	Charbonniez	Idem	Idem.
	Forgez	Idem	Idem.
	Joly	Seine	Navigation de la Marne (2e section).
	Rouyer	Marne	Service ordinaire.

MM.

1re inspection.	Remengeon	Cher	Service ordinaire.
	Richou	Idem	Canal latéral à la Loire.
	Charron	Loiret	Idem.
	Raimbaut	Cher	Service ordinaire.
	Labbe	Indre	Idem.
	Boissin	Allier	Idem.
	Audry	Idem	Navigation de la Loire (2e section).
2e inspection.	Rolland	Doubs	Service ordinaire.
	Favier	Jura	Idem.
	Carolet	Rhône	Navigation de la Saône.
	Paire	Saône-et-Loire	Service ordinaire.
	Milliet	Ain	Idem.
	Collot	Haute-Saône	Idem.
	Moraillon	Saône-et-Loire	Canal du Centre.
	Conte	Rhône	Navigation de la Saône.
	Lecorbeiller	Haute-Savoie	Chemin de fer d'Annecy à Annemasse.
6e inspection.	Nicolas (Hector)	Vaucluse	Navigation du Rhône.
	Faure	Isère	Service ordinaire.
	Mathey	Savoie	Idem.
	Bellon	Haute-Savoie	Chemin de fer d'Annecy à Annemasse.
	Girardet	Vaucluse	Service ordinaire.
	Nicolas (Alfred)	Rhône	Navigation du Rhône.
	Maurier	Vaucluse	Service ordinaire.
	Prost	Haute-Savoie	Idem.
	Michaud	Idem	Idem.
	Dibon	Vaucluse	Navigation du Rhône.
	Dutro	Haute-Savoie	Service ordinaire.
	Jabin	Savoie	Idem.
	Royannais	Idem	Idem.
	Nouhailhac	Drôme	Navigation du Rhône.
7e inspection.	Rossi	Corse	Service ordinaire.
	Serraire	Alpes-Maritimes	Idem.
	Marsilj	Corse	Idem.
	Devincet	Alpes-Maritimes	Idem.
	Bronzini	Corse	Idem.
	Paris	Bouch.-du-Rhône	Contrôle des travaux des chemins de fer P.-L.-M.
	Gasquy	Var	Service ordinaire.
	Conte	Basses-Alpes	Idem.
8e inspection.	Casteineau	Gard	Service hydraulique.
	Broussous	Lozère	Service ordinaire.
	Métayer	Hérault	Chemin de fer de Mazamet à Bédarieux.
	Fauré	Idem	Chemin de fer de Mazamet à Bédarieux.
	Nolhac	Gard	Service ordinaire et contrôle de travaux de chemins de fer.
	Flessières	Idem	Service ordinaire.
	Castres	Hérault	Idem.
	Montet	Lozère	Chemin de fer de Mende à Séverac.
	Raynaud	Aveyron	Chemin de fer de Rodez à Millau.
9e inspection.	Freyche	Ariége	Service ordinaire.
	Cazaban	Aude	Idem.
	Vernières	Haute-Garonne	Service hydraulique.
	Dupeyron	Idem	Service ordinaire.
	Alba	Aude	Idem.
	Solères	Ariége	Service hydraulique.
	Lazerges	Haute-Garonne	Chemins de fer de l'Ariége.
	Cussol	Pyrénées-Orient.	Service ordinaire.
	Labonne	Haute-Garonne	Chemins de fer de l'Ariége.

	MM.		
9e inspection (*suite*).	Journet	Aude	Service ordinaire.
	Cerni	Ariége	Idem.
	Sagois	Pyrénées-Orient.	Chemin de fer de Port-Vendres en Espagne.
	Combebiac	Tarn-et-Garonne	Architecte du département.
10e inspection.	Labadie	Gers	Service ordinaire.
	Mandon	Hautes-Pyrénées	Idem.
	Pavarel	Gironde	Bassin à flot de Bordeaux.
	Lucasson	Basses-Pyrénées	Service ordinaire.
	Tisseau	Gironde	Service maritime.
	Busquet	Gers	Idem.
	Monquely	Gironde	Voirie départementale.
	Ramoubordes	Basses-Pyrénées	Service maritime.
	Pardiac	Gironde	Bassin à flot de Bordeaux.
	Bordes	Haute-Garonne	Chemin de fer de Montrejeau à Bagnères.
11e inspection.	Brauar	Landes	Service ordinaire.
	Lartigue	Hautes-Pyrénées	Idem.
	Latreille	Gers	Idem.
	Targé	Charente-Inférre	Idem.
	Brizec	Indre-et-Loire	Contrôle de travaux de chemins de fer et contrôle de l'exploitation du réseau d'Orléans.
	Chamuel	Vendée	Service ordinaire.
	Sayons	Charente	Idem.
	Bertrand	Charente-Inférre	Service maritime.
	Arnaud	Vendée	Service ordinaire.
	Roulleau	Idem	Idem.
	Fromaget	Charente-Inférre	Idem.
	Durand	Idem	Idem.
12e inspection.	Coupu	Ille-et-Vilaine	Navigation de la Vilaine.
	Lanson	Morbihan	Canal de Nantes à Brest.
	Bouillon	Finistère	Service maritime.
	Menereul	Idem	Idem.
	Girard	Ille-et-Vilaine	Port de Saint Malo.
	Sauveton	Côtes-du-Nord	Service ordinaire.
	Labussière	Morbihan	Service maritime.
	Dumesnil	Finistère	Idem.
	Pelletier	Loire-Inférieure	Service municipal de Nantes.
	Gouzaud	Morbihan	Service ordinaire.
13e inspection.	Dairaine	Orne	Idem.
	Gousselin	Eure-et-Loir	Idem.
	Guiot	Maine-et-Loire	Idem.
	Amade	Manche	Service ordinaire (actuellement Seine-et-Marne, service ordinaire).
	Martineau	Sarthe	Navigation de la Sarthe.
	Pestre	Mayenne	Service ordinaire.
	Hamon	Maine-et-Loire	Idem.
	Germain	Loiret	Navigation de la Loire (3e section).
	Antonetti	Seine	Contrôle des travaux des chemins de fer de l'Ouest.
14e inspection.	Humbert	Orne	Service ordinaire.
	Marcheix	Loiret	Navigation de la Loire (3e section).
	Batifaud	Seine	Contrôle des travaux des chemins de fer de l'Ouest.
	Dumont	Yonne	Service ordinaire.
	Verdot	Côte-d'Or	Idem.
	Aubrat	Aube	Idem.

	MM.		
1re inspection (suite).	Barbe	Côte-d'Or	Canal de Bourgogne.
	Marchand	Idem	Idem.
	Delsol	Seine-et-Marne	Service ordinaire.
	Joly	Seine	Navigation de la Seine (1re section).
	Cocusse	Côte-d'Or	Service ordinaire.
	Carillon	Idem	Idem.
	Bigé	Seine-et-Marne	Idem.
	Davesne	Loiret	Canal d'Orléans.
	Barbereau	Loir-et-Cher	Sologne.
	Lelong	Seine-et-Marne	Service ordinaire.
	Maurice Philibert	Côte-d'Or	Service ordinaire et chemin de fer d'Auxerre à Nevers.
	Millard	Yonne	Service ordinaire et chemin de fer d'Orléans à Châlons.
	Haghe	Aube	Service ordinaire.
	Roux	Haute-Vienne	Idem.
	Aldon	Lot	Navigation du Lot.
	Costes	Idem	Service ordinaire.
	Bonnet	Dordogne	Chemin de fer de Libourne à Bergerac.
2e inspection	Lacout	Idem	Chemin de fer de Libourne à Bergerac.
	Pouzet	Lot	Service ordinaire.
	Becquet	Dordogne	Service ordinaire (actuellement Nouvelle-Calédonie).
3e inspection	Lacoste	Loire	Service ordinaire.
	Abrial	Haute-Loire	Idem.
	Szumlanski	Cantal	Idem.
	Reveillhac	Idem	Idem.
	Odin	Loire	Idem.
	Bouhoure	Puy-de-Dôme	Chemin de fer de Vichy à Thiers.
	Lombard	Idem	Service ordinaire.
Services divers	Chapuzet	»	Administration centrale; Bureaux d'expéditions.
	Boudon	»	Administration centrale; Bureaux d'expéditions.
	Gautier	»	Administration centrale; Bureaux d'expéditions.
	Monnel	»	Administration centrale; Conseil général des ponts et chaussées.
	Lemfus	»	Administration centrale; Statistique des chemins de fer.
	Roger	Sarthe	Contrôle de l'exploitation du réseau d'Orléans.
	Lootens	Seine	Service central des phares.
	Chrétien	»	Eaux et égouts de Paris.
	Michaud	»	Voies publiques.
	Deicher	»	Idem.
	Drapier	»	Idem.
	Bourgeois	»	Idem.
	Petitjean	»	Eaux et égouts.
	Briotet	»	Voies publiques.
	Morin	»	Idem.
	Leclerc	»	Idem.
	Picard	»	Eaux et égouts.
	Scotter	»	Voies publiques.
	Thiéry	»	Idem.
	Lapeyre	»	Eaux et égouts.
	Foulon	Seine	Service vicinal.
	Michael	Idem	Idem.

MM.

Services divers (*suite*).	Gabarrou	Algérie	Oran.
	Tournié	Idem	Bougie.
	Moreau	Idem	Bône.
	Raffeneaud	Idem	Idem.
	Nivière	Idem	Oran.
	Tramazaigues	Idem	Alger.
	Amondruz	Idem	Constantine.
	Réguis	Idem	Bougie.
	Polack	Idem	Constantine.
	Dunand	Idem	Bône.
	Graechen	Idem	Alger.
	Nicolas	Idem	Oran.
	Prat	Idem	Idem.

Sont élevés à la 3e classe les conducteurs de 4e classe des ponts et chaussées dont les noms suivent :

MM.

1re inspection.	Ridel	Eure	Service ordinaire.
	Fritsch	Seine-Inférieure	Idem.
	Griffon	Calvados	Idem.
	Leroy	Idem	Idem.
	Chevallier	Seine-Inférieure	Navigation de la Seine (4e section).
	Carité	Idem	Navigation de la Seine (4e section).
	Duclos	Seine-et-Oise	Service ordinaire.
	Porchez	Seine-Inférieure	Navigation de la Seine (4e section).
	Leboucher	Seine	Service ordinaire.
	Joubert	Idem	Idem.
	Hochard	Seine-Inférieure	Service maritime.
	Vacossin	Idem	Service ordinaire.
	Fleury	Seine	Navigation de la Seine (3e section).
	Ravel	Seine-et-Oise	Chemin de fer d'Epinay à Luzarches.
	Lelong	Seine-Inférieure	Service ordinaire.
	Cellier	Eure	Idem.
2e inspection.	Evrard	Pas-de-Calais	Service ordinaire et contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord.
	Fever	Nord	Service ordinaire.
	Laborie	Oise	Idem.
	Tortrard	Nord	Idem.
	Lassalle	Oise	Idem.
	Le Noir	Somme	Idem.
	Mouton	Aisne	Service vicinal (congé illimité).
	Debacker	Nord	Ports maritimes.
	Dieuset	Idem	Idem.
	Candlot	Oise	Service ordinaire.
	Borgne	Idem	Idem.
	Bellavoine	Somme	Idem.
	Mallet	Nord	Idem.
	Godin (Jean-Baptiste)	Idem	Idem.
3e inspection.	Lécluse	Haute-Marne	Idem.
	Malherbe	Marne	Idem.
	Broquette	Meuse	Canal de l'Est.
	Jacquinot	Haute-Marne	Navigation de la Marne (1re section).
	Lebel	Aisne	Navigation de l'Aisne.
	Laurent	Vosges	Service ordinaire.
	Bert	Marne	Idem.
	Przybilsky	Vosges	Idem.

MM.

	Demirmont	Ardennes	Service ordinaire.
	Garnier	Vosges	Canal de l'Est.
	Varrin	Haute-Marne	Service ordinaire et contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est.
2e inspection mixte.	Hillot	Meuse	Canal de l'Est.
	Ignard	Seine-et-Marne	Navigation de la Marne (2e section).
	Degonville	Haute-Marne	Navigation de la Marne (1re section).
	Remy	Idem.	Service ordinaire.
	Heilmann	Ardennes	Canal de l'Est.
	Doquet	Meurthe-et-Moselle	Service ordinaire.
	Duvic	Vosges	Canal de l'Est.
	Martin	Cher	Canal de Berri.
	Voret	Nièvre	Service ordinaire (actuellement contrôle de l'exploitation des chemins de fer P.-L.-M.).
1re inspection.	Charrière	Cher	Canal de Berri.
	Cailhe	Allier	Service ordinaire.
	Rousier	Indre	Idem.
	Menereau	Doubs	Idem.
	Perret	Jura	Idem.
	Noirot	Haute-Saône	Idem.
	Bardet	Doubs	Contrôle de travaux de chemins de fer.
3e inspection.	Lavigne	Ain	Service ordinaire.
	Fessol	Doubs	Canal du Rhône au Rhin.
	André	Idem	Service hydraulique.
	Chevallier	Saône-et-Loire	Canal du Centre.
	Guérin	Rhône	Navigation du Rhône et chemin de fer de Givors à la Voulte.
6e inspection.	Grandvaux	Haute-Savoie	Service ordinaire.
	Rocque	Idem	Idem.
	Berthier	Savoie	Idem.
	Lerou	Haute-Savoie	Idem.
	Marchand	Isère	Idem.
	Levens	Alpes-Maritimes	Idem.
	Morin	Basses-Alpes	Idem.
	Paoli	Corse	Idem.
7e inspection.	Rebufat	Bouches-du-Rhône	Contrôle de travaux de chemins de fer.
	Simon	Idem	Contrôle de travaux de chemins de fer.
	Tavera	Corse	Service ordinaire.
	Cartier	Var	Idem.
	Vaissac	Aveyron	Idem.
	Martin	Idem	Idem.
	Francheterre	Lozère	Chemin de fer de Mende à Séverac.
8e inspection.	Broussoux	Idem	Chemin de fer de Mende à Séverac.
	Delhomme	Ardèche	Service ordinaire.
	Mauris	Idem	Idem.
	Lagatu	Aveyron	Chemin de fer de Mende à Séverac.
	Guffroy	Gard	Service hydraulique.
	Albouy	Aude	Service ordinaire.
	Vignier	Tarn	Idem.
	Rixens	Haute-Garonne	Idem.
9e inspection.	Marty	Tarn-et-Garonne	Idem.
	Augé	Idem	Navigation du Tarn.
	Andrieu	Haute-Garonne	Idem.
	Gay	Pyrénées-Orient.	Service ordinaire.
	Boursiac	Tarn-et-Garonne	Idem.

MM.

9e inspection (*suite*).	Rousseau	Aude	Service ordinaire.
	Cutzach	Pyrénées-Orient.	Chemin de fer de Port-Vendres en Espagne.
	Merly	Tarn-et-Garonne	Navigation du Tarn.
	Dufréchou	Gironde	Service ordinaire.
	Villemeur	Hautes-Pyrénées	Idem.
	Abadie (Brice)	Gers	Idem.
10e inspection.	Fragues	Landes	Service maritime.
	Barrié	Idem	Service ordinaire.
	Abadie (Dominique)	Basses-Pyrénées	Service maritime.
	Zebrowski	Lot-et-Garonne	Chemin de fer de Condom à Sainte-Marie.
	Saint-Jeannet	Landes	Service ordinaire.
	Millou	Basses-Pyrénées	Service maritime.
	Périquey	Gironde	Voirie départementale.
	Plusjaud	Idem	Service maritime.
	Dumail	Idem	Idem.
	Cibot	Landes	Service ordinaire.
	Dusillols	Gironde	Navigation de la Garonne.
	Castillon	Hautes-Pyrénées	Service ordinaire.
	Lalanne	Gers	Idem.
	Rabolte	Hautes-Pyrénées	Chemin de fer de Toulouse à Bayonne.
	Lannes	Basses-Pyrénées	Service ordinaire.
	Fox	Idem	Idem.
	Pruilho	Gironde	Service hydraulique.
	Pécasting	Landes	Service ordinaire.
	Abadie (Jean)	Hautes-Pyrénées	Idem.
11e inspection.	Boisson	Deux-Sèvres	Service ordinaire et chemin de fer de Poitiers à Bressuire.
	Boutin	Vienne	Service ordinaire.
	Agis	Charente-Inférr.	Idem.
	Esbaupin	Vienne	Idem
	Gontié	Indre-et-Loire	Idem.
	Lachaise	Charente	Idem.
	Carbonnier	Indre-et-Loire	Idem.
	Martin	Idem	Idem.
12e inspection.	Martin (Victor)	Loire-Inférieure	Service spécial de la Loire
	Berthelot	Côtes-du-Nord	Service ordinaire.
	Hurel	Loire-Inférieure	Canal de Nantes à Brest.
	Quintin	Ille-et-Vilaine	Canal d'Ille-et-Rance.
	Rolo	Finistère	Service ordinaire (actuellement en congé illimité).
	Madec	Morbihan	Service ordinaire (actuellement en congé illimité).
	Mercier	Idem	Canal de Nantes à Brest.
	Gagneux	Loire-Inférieure	Idem.
	Courcoux	Côtes-du-Nord	Service vicinal.
	Guinaud	Idem	Service ordinaire.
13e inspection.	Bernard	Maine-et-Loire	Idem.
	Soyer	Loir-et-Cher	Navigation de la Loire (3e section).
	Simonet	Mayenne	Navigation de la Mayenne
	Legrain	Orne	Service ordinaire.
	Gardin	Manche	Service maritime.
	Poteaux	Idem	Idem.
	Paysant	Idem	Service ordinaire.
	Le Chevalier	Idem	Idem.
14e inspection.	Bellet	Côte-d'Or	Idem.
	Picheray	Loir-et-Cher	Idem.
	Labalte	Yonne	Idem.
	Lannoy	Loiret	Canal du Loing.
	Lenoir	Seine-et-Marne	Service ordinaire.
	Roze	Aube	Idem.

MM.

14e inspection.	Bureau	Seine-et-Marne	Service ordinaire.
	Yèvre	Loiret	Sologne.
	Bonnard	Seine	Navigation de la Seine.
	Vaudescal	Seine-et-Marne	Service ordinaire.
	Ménisselle	Yonne	Navigation de l'Yonne.
	Guillemain	Idem	Canal du Nivernais.
	Paillard	Seine-et-Marne	Service ordinaire.
	Vieillard	Côte-d'Or	Canal de Bourgogne.
	Menon	Loir-et-Cher	Service ordinaire.
	Balségur	Dordogne	Idem.
	Thiard	Lot-et-Garonne	Idem.
	Bussière	Dordogne	Chemins de fer (actuellement Aude, chemin de fer de Carcassonne à Quillan).
15e inspection.	Janot	Idem	Service ordinaire.
	Souillac	Idem	Chemin de fer de Libourne à Bergerac.
	Peyrafort	Corrèze	Service ordinaire.
	Rouzières	Lot-et-Garonne	Navigation du Lot.
	Rhodes	Idem	Service ordinaire.
	Gillet	Gironde	Navigation de la Dordogne.
16e inspection.	Joudot	Rhône	Service ordinaire.
	Meydieu	Cantal	Idem.
	Aubert	Loire	Idem.
	Duplay	Idem	Idem.
	Picquet	Haute-Loire	Idem.
	Luce	Rhône	Service municipal de Lyon.
	Finot	Loire	Service municipal de St-Etienne.
Services divers	Blanchet		Administration centrale; bureau d'expéditions.
	Sudreau		Administration centrale; bureau d'expéditions.
	Léger (Théophile)		Administration centrale; bureau d'expéditions.
	Duru		Administration centrale; division des études et travaux de chemins de fer.
	Guichard		Administration centrale; division de l'exploitation des chemins de fer.
	Lottin		Administration centrale; dépôt des cartes et plans.
	Janton	Allier	Contrôle de l'exploitation du réseau d'Orléans.
	Doléac	Gironde	Contrôle de l'exploitation du réseau du Midi.
	Lartigau	Idem	Contrôle de l'exploitation du réseau du Midi.
	Tollet	Seine	Contrôle de l'exploitation du réseau de P.-L.-M.
	Troadec	Finistère	Service maritime et exploitation du réseau de l'Ouest
	Magnac		Voies publiques de Paris (actuellement Nouvelle-Calédonie).
	Hanneuze		Eaux et égouts.
	Borom		Voies publiques.
	Roty		Idem.
	Béligard		Idem.
	Gautier	Algérie	Constantine.
	Grimaud	Idem	Bougie.

MM.

Services divers (*suite*).	Varnier.	Algérie.	Alger.
	Beltcaguy.	Idem.	Bougie.
	Bernard.	Idem.	Constantine.
	Martin.	Idem.	Idem.
	Hillereau.	Idem.	Alger.
	Guillot	Idem	Idem.
	Ricard.	Idem.	Idem.
	Pélissier.	Idem.	Idem.
	Béringer	Brésil.	Province de Pernambuco
	Tiné	Ile Mayotte.	»
	Puissilieux.	Cochinchine. . . .	»
	Daoulas.	Idem.	»
	Laureaux.	Doubs.	Congé illimité.

Ces avancements auront leur effet à partir du 1er juillet 1876.

3° SERVICES DÉTACHÉS.

7 *juin* 1876. — M. Susini, conducteur de 4e classe, en congé, est détaché au service de l'Algérie.

9 *juin*. — M. Magnac, conducteur de 4e classe, au service municipal de Paris, est mis à la disposition du ministre de la marine et des colonies, pour être employé au service des ponts et chaussées à la Nouvelle-Calédonie.

10 *juin*. — M. Cornubert, conducteur de 4e classe, au service du canal d'Orléans, est mis à la disposition du ministre de la guerre, pour être employé aux travaux de casernement de Montargis.

30 *juin*. — M. Thiriot, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de la Marne, est mis à la disposition de M. le Ministre de la guerre.

4° CONGÉS.

16 *juin* 1876. — M. Courret, conducteur de 2e classe, au service hydraulique du département de la Gironde, est mis en congé illimité.

Idem.— M. Salsas, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de la Dordogne, est mis en congé illimité.

21 *juin*.— M. Conduché, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département du Lot, est mis en congé illimité.

30 *juin*.— M. Merché, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département du Pas-de-Calais, est mis en congé sans traitement.

5° RETRAITES.

		Dates d'exécution.
1er juin 1876.	M. Jacob, conducteur de 2e cl., Charente-Inférieure, service ordinaire.	1er juillet 1876.
12 juin 1876.	M. Fauchet, conducteur de 3e cl., Seine-et-Oise, service ordin. .	1er août 1876.

	Dates d'exécution.
16 juin 1876. M. Schneider, conducteur de 1re classe, Yonne, service ordin.	1er juillet 1876.

6e DÉCÈS.

	Date du décès.
M. Clément, conducteur de 4e classe, Meuse, canal de l'Est.	10 juin 1876.
M. Gallois, conducteur de 1re classe, Rhône, navigation de la Saône.	20 juin 1876.
M. Rocher, conducteur de 1re classe, Maine-et-Loire, navigation de la Mayenne.	25 juin 1876.

7e DÉCISIONS DIVERSES.

1er *juin*. 1876. — M. Valframbert, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département du Morbihan, passe au service du chemin de fer de Questembert à Ploermel et à Caulnes.

Idem. — M. Béguignon, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de la Sarthe, passe au service d'études et de construction des chemins de fer confiés à M. l'ingénieur en chef *Ricour*.

Idem. — M. Aunay, conducteur de 2e classe, en congé illimité, passe au service ordinaire du département de la Marne.

7 *juin*. — M. Guéroult, conducteur de 4e classe, en congé, est attaché au service d'études et de construction des chemins de fer d'Alençon à la ligne de Caen à Laval.

Idem. — M. Coquard, conducteur de 3e classe, sans emploi, passe au service ordinaire du département de la Nièvre.

Idem. — M. Haeuw, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département du Nord, passe dans le même département, au service des voies navigables.

Idem. — M. Colombiès, conducteur de 4e classe, au service du chemin de fer de Mende à Séverac, passe au service du chemin de fer de Rodez à Millau.

8 *juin*. — M. Génévée, conducteur de 4e classe, en congé, passe dans le département de l'Orne, au service des chemins de fer confiés à M. Ricour.

9 *juin*. — M. Simon, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de la Sarthe, passe dans le même département, au service des chemins de fer confiés à M. Ricour.

Idem.—M. Varon, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de l'Eure, passe dans le même département, au service des chemins de fer confiés à M. Ricour.

9 *juin.*— M. Castet, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de la Seine-Inférieure, passe dans le département de l'Orne, au service des chemins de fer confiés à M. Ricour.

14 *juin* 1876. — M. Sénac, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département du Gers, passe au service du chemin de fer de Condom à Risclo.

Idem. — M. Fontaine, conducteur de 4e classe, au service du chemin de fer de Romorantin à Vendôme, dans le département d'Indre-et-Loire, passe au même service, dans le département de Loir-et-Cher.

16 *juin.* — M. Guilliory, conducteur de 2e classe, en congé illimité, passe au service du canal d'Orléans.

Idem. — M. Avril, conducteur de 4e classe, au service de la voirie départementale de la Gironde, passe au service hydraulique du même département.

21 *juin.* — M. Drouchon, conducteur de 3e classe, en congé illimité, passe au service du canal de l'Est.

24 *juin.* — M. Raynaud, conducteur de 3e classe, au service du chemin de fer de Rodez à Millau, passe au service du chemin de fer de Saint-Sulpice à Castres.

26 *juin.*— M. Leroy, conducteur de 2e classe, en congé illimité, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département du Loiret.

Idem. — M. Arbouin, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de l'Allier, passe au service ordinaire du département des Deux-Sèvres.

30 *juin.* — M. Mairand, conducteur de 4e classe, au service du chemin de fer de Toulouse à Bayonne, passe au service du chemin de fer de Puyoô à Saint-Palais.

Idem. — M. Pillebout, conducteur de 3e classe, au service de la navigation de l'Allier, passe au service du chemin de fer de Romorantin à Vendôme.

L'Éditeur-Gérant, Dunod. Paris. Imp. Arnous de Rivière et Ce, 26, rue Racine.

DÉCRETS.

(N° 291)

[23 mars 1875.]

Décret portant répartition entre les départements de la septième annuité des subventions accordées par les lois des 11 juillet 1868 et 25 juillet 1873 pour l'achèvement des chemins vicinaux.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du vice-président du Conseil, ministre de l'intérieur;

Vu les lois des 11 juillet 1868 et 25 juillet 1873;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète:

Art. 1er. — La somme de 4.685.000 francs représentant, sauf les prélèvements ci-après, la septième annuité de la subvention accordée pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires (4.885.000 francs), est répartie, pour l'exercice 1875, conformément à l'état n° 1 annexé au présent décret.

La somme de 170.000 francs est réservée pour être distribuée conformément à l'article 2, paragraphe 2, de la loi du 11 juillet 1868; celle de 30.000 francs, formant le complément de la subvention, est affectée au payement des anciens agents voyers de l'Alsace-Lorraine.

Art. 2. — Une somme de 750.000 francs, formant la septième annuité de la subvention accordée par les lois précitées pour l'achèvement des chemins vicinaux d'intérêt commun, est répartie, pour l'exercice 1875, conformément à l'état n° 2 ci-annexé.

Art. 3. — La somme de 400 millions que la caisse des chemins vicinaux est autorisée à prêter aux communes et aux départements, pour l'achèvement de leurs chemins vicinaux, est répartie entre les départements conformément à l'état n° 3 ci-annexé.

Art. 4. — Les ministres secrétaires d'État aux départements de l'intérieur et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

État n° 1 annexé au décret du 23 mars 1875.

CHEMINS VICINAUX ORDINAIRES.

Répartition d'une somme de 4.685.000 *francs.*

(Exécution des articles 1 et 2 de la loi du 11 juillet 1868 et de la loi du 25 juillet 1873.)

DÉPARTEMENTS. 1	SOMME accordée à chaque département. 2	DÉPARTEMENTS. 1	SOMME accordée à chaque département. 2
	francs.		francs.
Ain	41.880	Report	2.514.161
Aisne	52.096	Loiret	21.430
Allier	45.274	Lot	57.799
Alpes (Basses-)	89.090	Lot-et-Garonne	66.180
Alpes (Hautes-)	59.366	Lozère	110.571
Alpes-Maritimes	75.537	Maine-et-Loire	33.829
Ardèche	65.064	Manche	43.301
Ardennes	52 880	Marne	54.372
Ariége	108.674	Marne (Haute-)	49.248
Aube	43.918	Mayenne	39.579
Aude	49.116	Meurthe-et-Moselle	21.666
Aveyron	39.706	Meuse	40.790
Bouches-du-Rhône	41.130	Morbihan	29.860
Calvados	50.051	Nièvre	39.469
Cantal	91.737	Nord	95.543
Charente	51.689	Oise	35.224
Charente-Inférieure	33.879	Orne	76.138
Cher	101.947	Pas-de-Calais	88.657
Corrèze	78.649	Puy-de-Dôme	27.305
Corse	162.920	Pyrénées (Basses-)	66.945
Côte-d'Or	27.230	Pyrénées (Hautes-)	51.996
Côtes-du-Nord	19.773	Pyrénées-Orientales	93.336
Creuse	57.214	Belfort (Territoire de)	49.732
Dordogne	82.751	Rhône	43.522
Doubs	31.135	Saône (Haute-)	27.771
Drôme	54.995	Saône-et-Loire	34.678
Eure	10.300	Sarthe	47.977
Eure-et-Loir	61.758	Savoie	135.407
Finistère	47.692	Savoie (Haute-)	137.910
Gard	38.930	Seine	9.780
Garonne (Haute-)	46.397	Seine-Inférieure	15.655
Gers	28.183	Seine-et-Marne	32.148
Gironde	53 329	Seine-et-Oise	46.245
Hérault	64.319	Sèvres (Deux-)	37.777
Ille-et-Vilaine	36.302	Somme	30.835
Indre	83 060	Tarn	26.667
Indre-et-Loire	27.260	Tarn-et-Garonne	13.213
Isère	56.295	Var	19.648
Jura	31.796	Vaucluse	46.122
Landes	77.671	Vendée	25.761
Loir-et-Cher	32.346	Vienne	59.902
Loire	38.363	Vienne (Haute-)	107.715
Loire (Haute-)	83.199	Vosges	34.999
Loire-Inférieure	89.260	Yonne	44.117
A reporter	2.514.161	Total	4.685.000

État n° 2 annexé au décret du 23 mars 1875.

CHEMINS VICINAUX D'INTÉRÊT COMMUN.

Répartition d'une somme de 750.000 francs.

(Exécution des articles 2 et 4 de la loi du 11 juillet 1868 et de la loi du 25 juillet 1873.)

DÉPARTEMENTS. 1	SOMME accordée à chaque département. 2	DÉPARTEMENTS. 1	SOMME accordée à chaque département. 2
	francs.		francs.
Ain	6.282	Report	469.796
Aisne	8.777	Loiret	3.796
Allier	20.968	Lot	15.380
Alpes (Basses-)	6.135	Lot-et-Garonne	3.130
Alpes (Hautes-)	3.652	Lozère	18.526
Alpes-Maritimes	23.334	Maine-et-Loire	5.806
Ardèche	17.961	Manche	5.897
Ardennes	7.224	Marne	4.925
Ariège	14.872	Marne (Haute-)	9.332
Aube	10.444	Mayenne	1.677
Aude	17.845	Meurthe-et-Moselle	1.472
Aveyron	13.100	Meuse	9.069
Bouches-du-Rhône	9.283	Morbihan	12.513
Calvados	8.671	Nièvre	6.997
Cantal	26.149	Nord	7.828
Charente	6.657	Oise	»
Charente-Inférieure	6.794	Orne	1.535
Cher	15.737	Pas-de-Calais	»
Corrèze	10.981	Puy-de-Dôme	29.572
Corse	59.169	Pyrénées (Basses-)	7.425
Côte-d'Or	2.322	Pyrénées (Hautes-)	6.284
Côtes-du-Nord	7.824	Pyrénées-Orientales	13.554
Creuse	14.935	Belfort (Territoire de)	3.149
Dordogne	2.097	Rhône	5.183
Doubs	1.405	Saône (Haute-)	6.694
Drôme	8.387	Saône-et-Loire	1.017
Eure	»	Sarthe	1.961
Eure-et-Loir	9.585	Savoie	15.063
Finistère	8.939	Savoie (Haute-)	8.244
Gard	2.680	Seine	»
Garonne (Haute-)	1.749	Seine-Inférieure	»
Gers	2.894	Seine-et-Marne	»
Gironde	13.128	Seine-et-Oise	4.304
Hérault	10.360	Sèvres (Deux-)	10.870
Ille-et-Vilaine	6.001	Somme	763
Indre	13.199	Tarn	17.747
Indre-et-Loire	257	Tarn-et-Garonne	3.992
Isère	7.479	Var	1.947
Jura	3.242	Vaucluse	1.828
Landes	13.549	Vendée	»
Loir-et-Cher	9.727	Vienne	8.978
Loire	15.922	Vienne (Haute-)	9.577
Loire (Haute-)	13.791	Vosges	7.241
Loire-Inférieure	6.589	Yonne	3.928
A reporter	469.796	Total	750 000

Etat n° 3 annexé au décret du 23 mars 1875.

EMPRUNTS A LA CAISSE DES CHEMINS VICINAUX.

Répartition d'une somme de 200 millions.

(Exécution des articles 6 et 7 de la loi du 11 juillet 1868.)

DÉPARTEMENTS.	MONTANT des emprunts que les départements dans lesquels le produit du centime est inférieur à 20.000 francs pourront contracter pour l'achèvement des chemins de grande et de moyenne communication.	MONTANT par département des sommes que les communes et, dans le cas prévu par l'article 7, le département, pourront emprunter à la caisse des chemins vicinaux pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires.	DÉPARTEMENTS.	MONTANT des emprunts que les départements dans lesquels le produit du centime est inférieur à 20.000 francs pourront contracter pour l'achèvement des chemins de grande et de moyenne communication.	MONTANT par département des sommes que les communes et, dans le cas prévu par l'article 7, le département, pourront emprunter à la caisse des chemins vicinaux pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires.
1	2	3	1	2	3
	francs.	francs.		francs.	francs.
Ain	»	352.100	Gard	»	253.500
Aisne	»	2.597.400	Garonne (Haute-)	»	534.400
Allier	»	1.182.200	Gers	»	173.600
Alpes (Basses-)	865.000	139.200	Gironde	»	743.800
Alpes (Hautes-)	1.000.000	181.700	Hérault	»	2.914.700
Alpes-Maritimes	1.000.000	1.242.800	Ille-et-Vilaine	»	1.434.400
Ardèche	1.647.000	546.900	Indre	811.000	1.535.000
Ardennes	»	629.100	Indre-et-Loire	»	333.300
Ariége	1.650.000	477.400	Isère	»	3.513.600
Aube	»	637.900	Jura	»	513.400
Aude	»	475.100	Landes	3.380.500	1.794.300
Aveyron	»	170.400	Loir-et-Cher	»	1.180.800
Bouches-du-Rhône	»	525.600	Loire	»	1.362.200
Calvados	»	444 500	Loire (Haute-)	1.000.000	127.000
Cantal	3.350.000	627.200	Loire-Inférieure	»	8.426.300
Charente	»	1.506.800	Loiret	»	1.203.900
Charente-Inférieure	»	1.157.000	Lot	1.400.000	567.300
Cher	800.000	3.457.600	Lot-et-Garonne	»	2.799.300
Corrèze	1.500 000	452.800	Lozère	»	78.000
Corse	650.000	756.400	Maine-et-Loire	»	2.621.700
Côte-d'Or	»	110.100	Manche	»	1.399.100
Côtes-du-Nord	»	1.555.100	Marne	»	2.527.400
Creuse	1.120.000	186.400	Marne (Haute-)	»	1.474.900
Dordogne	»	5.256.500	Mayenne	»	1.321.000
Doubs	»	365.500	Meurthe-et-Moselle	»	789.700
Drôme	»	1.319.200	Meuse	»	200.700
Eure	»	169.700	Morbihan	»	1.402.800
Eure-et-Loir	»	3.433.600	Nièvre	»	1.772.500
Finistère	»	3.384.000	Nord	»	23.133.200

DÉPARTEMENTS.	MONTANT des emprunts que les départements dans lesquels le produit du centime est inférieur à 20.000 francs pourront contracter pour l'achèvement des chemins de grande et de moyenne communication.	MONTANT par département des sommes que les communes et, dans le cas prévu par l'article 7, le département, pourront emprunter à la caisse des chemins vicinaux pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires.
1	2	3
	francs.	francs.
...	»	473.800
...	»	3.000.000
...-Calais.	»	3.223.700
...-de-Dôme.	»	812.800
...nées (Basses-).	1.245.000	672.600
...nées (Hautes-).	1.000.000	132 100
...nées-Orientales.	»	128.300
...n (territoire de).	»	10.000
...	»	1.328.000
...ne (Haute-).	»	654.200
...ne-et-Loire.	»	2.542.000
...	»	1.304.100
...	2.880.000	1.399.600
...le (Haute-).	1.500.000	521.200
...	»	316.700
...inférieure.	»	193.800

DÉPARTEMENTS.	MONTANT des emprunts que les départements dans lesquels le produit du centime est inférieur à 20.000 francs pourront contracter pour l'achèvement des chemins de grande et de moyenne communication.	MONTANT par département des sommes que les communes et, dans le cas prévu par l'article 7, le département, pourront emprunter à la caisse des chemins vicinaux pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires.
1	2	3
	francs.	francs.
Seine-et-Marne.	»	1.622.200
Seine-et-Oise.	»	3.677.100
Sèvres (Deux-).	»	1.063.300
Somme.	»	513.300
Tarn.	»	175.500
Tarn-et-Garonne.	»	277.800
Var.	»	553.200
Vaucluse.	»	451.600
Vendée.	»	656.500
Vienne.	»	4 094.800
Vienne (Haute-).	3.498.000	1.640.300
Vosges.	»	965.800
Yonne.	»	650.800
Réserve.	»	37.176.400
Totaux.	30.296.500	169.703.500

(N° 292)

[23 mars 1875.]

Décret portant répartition entre les départements de la somme de 170.000 *francs, formant le complément de la septième annuité de la subvention de* 100 *millions accordée, en vertu de la loi du* 11 *juillet* 1868, *pour l'achèvement des chemins vicinaux.*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du vice-président du Conseil, ministre de l'intérieur;

Vu l'article 2, paragraphe 2, de la loi du 11 juillet 1868;

La section de l'intérieur, justice, instruction publique, cultes et beaux-arts du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Une somme de 170.000 francs, formant le complément de la septième annuité des subventions accordées par la loi du 11 juillet 1868 pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires, est répartie pour l'exercice 1875, conformément à l'état annexé au présent décret.

Art. 2. — Le ministre de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent décret.

État annexé au décret du 23 mars 1875.

Tableau de la répartition de la somme de 170.000 francs, formant le complément de la septième annuité de la subvention de 100 millions accordée par la loi du 11 juillet 1868 pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires.

DÉPARTEMENTS. 1	SOMME ALLOUÉE à chaque département. 2	OBSERVATIONS. 3
	francs.	
Alpes (Basses-)	10.000	
Alpes (Hautes-)	20.000	
Ardèche	9.000	
Ariége	13.000	
Cher	5.000	
Corrèze	1.000	
Corse	3.500	
Creuse	7.000	
Lot	3.000	
Lozère	20.000	
Pyrénées (Hautes-)	8.000	
Pyrénées-Orientales	8.000	
Savoie (Haute-)	20.000	
Vienne (Haute-)	2.500	
Chemins stratégiques	40.000	
Total	170.000	

(N° 293)

[27 mars 1875.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter et diverses dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

Le Président de la République française,

. . . . . .

Art. 1er.—Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A DIEPPE, PAR PONTOISE.

	fr.
Projet d'établissement de la deuxième voie entre Arques et Dieppe, présenté par la compagnie le 27 novembre 1874, avec détail estimatif montant à.	455,000

LIGNE D'ARGENTAN A GRANVILLE.

Projet des travaux à exécuter pour le raccordement de la gare et du port de Granville, présenté par la compagnie le 30 novembre 1874, avec détail estimatif montant à.	370,000
Ensemble.	825,000

La dépense dont il s'agit sera imputée sur les 124 millions de francs énoncés à l'article 5 de la convention du 4 juillet 1868 comme maximum de dépenses complémentaires à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien et le nouveau réseau de la compagnie.

(N° 294)

[31 mars 1875.]

Décret relatif aux prix de vente de la dynamite formant les approvisionnements actuels des magasins de l'État.

Art. 1er. — Les prix de vente, par l'administration des contributions indirectes, des trois sortes de dynamite qui sont mises à la disposition des consommateurs, sont fixés ainsi qu'il suit :

	fr. c.
Qualité la plus forte, désignée sous le n° 1.	7,50
Qualité intermédiaire, désignée sous le n° 2.	5,50
Qualité la moins forte, désignée sous le n° 3.	4,00

Art. 2. — La remise allouée aux débitants reste fixée à 60, 40 et 30 centimes par kilogramme, selon la qualité. En conséquence, le prix de vente aux débitants est fixé ainsi qu'il suit :

	fr. c.
Qualité la plus forte, désignée sous le n° 1.	6,90
Qualité intermédiaire, désignée sous le n° 2.	5,10
Qualité la moins forte, désignée sous le n° 3.	3,70

Art. 3. — Le ministre des finances est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 295)

[5 avril 1875.]

Décret qui ouvre au Gouvernement général civil de l'Algérie un crédit de 32.100 francs sur l'exercice 1875, à titre de fonds de concours versés au Trésor par le département de Constantine, pour les dépenses du personnel des ponts et chaussées.

(N° 296)

[7 avril 1875.]

Construction d'un pont à péage sur la Garonne, commune de Grenade (Haute-Garonne).

DÉCRET portant ce qui suit :

Art. 1er. — Est déclarée d'utilité publique la construction d'un pont en maçonnerie, à péage, sur la Garonne, dans la commune de Grenade (Haute-Garonne), au lieu dit *Port-Haut*, en remplacement du bac actuel, pour le passage du chemin vicinal ordinaire, n° 5, conformément au plan général dressé le 15 juillet 1873.

Art. 2. — La mise en adjudication des travaux est autorisée aux clauses et conditions du cahier des charges dressé le 16 mars 1874, également annexé au présent décret.

Art. 3. — Il sera pourvu aux frais de construction et d'entretien du pont, de ses abords et dépendances à l'aide de la concession, par adjudication publique, d'un péage d'une durée qui ne pourra excéder quatre-vingts ans et dont le maximum sera fixé à l'avance par le préfet, dans un billet cacheté.

Art. 4. — Le concessionnaire substitué aux droits de l'administration, conformément à l'article 63 de la loi du 3 mai 1841, aura acquérir, s'il y a lieu, par voie d'expropriation publique, les immeubles ou portions d'immeubles dont l'occupation serait nécessaire pour l'exécution des travaux.

Art. 5. — L'adjudication ne sera valable et définitive qu'après avoir été homologuée par le ministre de l'intérieur.

Art. 6. — A compter du jour où le pont sera livré au public et jusqu'à l'expiration du délai qui sera fixé par l'adjudication, il sera perçu un péage conformément au tarif ci-après :

Personnes chargées ou non chargées :

	fr. c.
1° Pour une personne à pied, à cheval ou en voiture, le cheval et la voiture à part.	0,05
(Le tarif s'applique aux piétons chargés ou non chargés ou traînant une brouette ou une voiture à bras.)	
2. Pour une personne à pied se rendant aux travaux des champs ou en revenant ou conduisant des animaux soit au labour, soit au pâturage, ou employée au transport des denrées et engrais des champs à la ferme ou au domicile du propriétaire et réciproquement. . . .	0,02
3° Animaux mâles et femelles attelés, montés ou transportés, chargés ou non chargés, les conducteurs de ces animaux et les cavaliers payant à part aux prix portés aux nos 1 et 2 ci-dessus.	
3° Pour un cheval ou mulet.	0,10
4° Pour un âne.	0,05
5° Pour un bœuf.	0,075
6° Pour un veau ou porc.	0,025
7° Pour un mouton, brebis, chèvre, cochon de lait, paire d'oies ou de dindons.	0,001
8° Les animaux allant au labour ou au pâturage ou employés au transport des denrées, bois et engrais, des champs à la ferme ou au domicile du propriétaire et réciproquement, ne payeront que la moitié des droits ci-dessus. Les fractions de centime profiteront au concessionnaire.	
II. Voitures à deux ou à quatre roues :	
(Les conducteurs des voitures, les personnes et les animaux qu'elles transportent et les bêtes de trait payant à part aux prix portés aux numéros ci-dessus.)	
9° Pour une voiture publique suspendue.	1,00
10° Pour une voiture particulière suspendue, à quatre roues.	0,80

	fr. c.
11° Pour une voiture particulière suspendue, à deux roues, destinée au transport des voyageurs.	0,50
12° Pour un chariot, char ou charrette de roulage.	0,80
13° Pour un char ou charrette d'agriculture employés au transport des denrées, bois et engrais des champs à la ferme ou au domicile du propriétaire et réciproquement.	0,30
13° *bis*. Pour un véhicule à deux roues suspendu, dit *jardinière*. .	0,40
14° Pour un petit véhicule ou camion traîné à bras, destiné au transport du jardinage et autres menus produits.	0,15

15° Les voitures des trois dernières espèces (12, 13 et 14) ne payeront que demi-droit quand elles iront à vide. Les fractions de centime profiteront au concessionnaire.

Art. 7. — Sont exempts des droits de péage :

Le préfet du département, le sous-préfet de l'arrondissement, ainsi que leurs gens et leurs voitures ;

Les ministres des différents cultes reconnus par l'État, les magistrats de l'ordre judiciaire, dans l'exercice de leurs fonctions, et leurs greffiers ;

Les ingénieurs et les conducteurs des ponts et chaussées, les agents voyers, les cantonniers, les employés des contributions indirectes, les agents forestiers, les préposés et agents des douanes, les employés des lignes télégraphiques, les commissaires de police, les gardes champêtres, la gendarmerie, dans l'exercice de leurs fonctions ;

Les militaires de tout grade voyageant en corps ou séparément, à charge par eux, dans ce dernier cas, de présenter une feuille de route ou un ordre de service ;

Les courriers du Gouvernement, les malles-poste, les facteurs ruraux faisant le service des postes de l'État ;

Les pompiers et les personnes qui, en cas d'incendie, iraient porter secours d'une rive à l'autre, ainsi que le matériel nécessaire ;

Les élèves allant à l'école ainsi qu'à l'instruction religieuse ou en revenant ;

Les prestataires avec leurs attelages se rendant sur les ateliers des chemins vicinaux pour la libération de leurs prestations ou en revenant ;

Les prévenus ou condamnés conduits par la force publique ainsi que leur escorte.

(N° 297)

[12 avril 1875.]

Décret qui déclare d'utilité publique les travaux d'assainissement de l'étang de l'Arnel et approuve la convention passée entre l'État et le préfet de l'Hérault, pour la concession à ce département de la partie domaniale du dit étang.

Le Président de la République française,

. . . . . .

Art. 1er. — Il sera procédé à l'exécution des travaux d'assainissement de l'étang de l'Arnel, situé sur le littoral méditerranée de l'Hérault, limité au nord-ouest par les terres cultivées de la commune de Villeneuve-lès-Maguelonne, au nord-est par les rivières du Lez, au sud-est par le canal des Étangs et au sud-ouest par l'étang de Vic, ainsi qu'il résulte du plan dressé par les ingénieurs du service maritime, sous la date des 5-6 mars 1874.

Ce plan, sur lequel sont définies, par des lignes rouges pleines, les limites périmétrales des terrains qui sont présumés devoir profiter du desséchement, restera annexé au présent décret.

Les travaux ci-dessus mentionnés sont déclarés d'utilité publique.

Art. 2. — La concession des dits travaux est faite au département de l'Hérault aux termes des demandes formées par le conseil général de ce département, dans les séances des 29 août 1869, 22 novembre 1871 et 9 décembre 1872.

Les travaux seront exécutés sous la direction ou le contrôle des ingénieurs de l'État, conformément aux projets définitifs que le département devra soumettre à l'approbation du ministre des travaux publics dans un délai de six mois, à partir de la date du présent décret. Ils devront être terminés dans un délai de six années, à partir de l'approbation des projets définitifs.

Art. 3. — Les marins inscrits conserveront la faculté de pêcher dans l'étang de l'Arnel pendant la période de l'exécution des travaux, sans que, toutefois, cette exécution puisse être entravée par l'exercice de cette faculté, qui sera, au besoin, réglée par des arrêtés préfectoraux.

Art. 4. — Est approuvée la convention passée, les 31 juillet-14 août 1874, entre le ministre des finances, agissant au nom de

l'État, et le préfet de l'Hérault, agissant au nom de ce département, la dite convention comportant:

1° La concession au département de la partie domaniale de l'étang de l'Arnel;

2° Le transfert, sans garantie, des droits que l'État peut avoir sur les autres parties de cet étang comprises dans le périmètre du desséchement, l'État se réservant, toutefois, le droit de prononcer, s'il y a lieu, les déchéances qui pourraient avoir été encourues par d'anciens concessionnaires;

3° L'interdiction d'aliéner les terrains cédés sans l'autorisation préalable du ministre des travaux publics;

4° L'obligation, pour le département, d'entretenir à tout jamais les ouvrages et de faire fonctionner les machines qui assurent le desséchement.

La dite convention demeurera annexée au présent décret.

Art. 5. — L'État accorde au département de l'Hérault, à charge d'accomplissement des conditions stipulées dans les articles qui précèdent, une subvention de 150.000 francs, payable sans intérêts, en six annuités de 25.000 francs chacune, mais suivant l'avancement des travaux et les ressources du budget.

Art. 6. — Le département aura droit à la moitié du montant de la plus-value que le desséchement aura fait acquérir aux terrains qui appartiennent aux particuliers et aux communes, dans les limites du périmètre tracé sur le plan susvisé, et ce, conformément aux dispositions de l'article 20 de la loi du 16 septembre 1807.

Art. 7. — Le département est substitué aux droits et aux obligations que l'administration tient de la loi du 3 mai 1841, à l'effet d'acquérir les terrains qui pourraient être nécessaires à l'exécution des travaux. Il est également substitué à tous les droits et obligations de l'administration en matière de travaux publics.

CONVENTION.

Entre le ministre des finances, agissant au nom de l'État,

D'une part,

Et le préfet du département de l'Hérault, agissant au nom de ce département,

D'autre part,

En vertu de l'autorisation qui lui en a été donnée, suivant délibération de la commission départementale, en date du 27 février 1875,

Il a été exposé ce qui suit :

Le Gouvernement est depuis longtemps touché de l'insalubrité qui pèse sur les populations du littoral maritime de l'Hérault, par suite du peu de profon-

leur des étangs qui règnent sur la presque totalité de son étendue, et il a fait étudier les moyens techniques de remédier à cette insalubrité et d'en atténuer les effets. Les dernières études ont conduit à un projet bien conçu, mais dont l'exécution, dans son ensemble, dépasse et les efforts de l'industrie et les ressources que l'État peut actuellement affecter à cette nature de travaux. Toutefois il a paru utile de faire une expérience en grand sur l'étang fort insalubre de l'Arnel, quoique le succès d'une entreprise aussi limitée ne puisse avoir une action bien efficace sur l'insalubrité d'une contrée fort étendue, qui restera soumise encore aux influences délétères d'un grand nombre d'autres étangs.

Le conseil général de l'Hérault, par diverses délibérations, s'est montré disposé à s'associer à cette entreprise d'utilité publique, et notamment, dans sa séance du 22 novembre 1871, il a offert de se charger de l'exécution des ouvrages pour le desséchement de l'étang d'Arnel, conformément au projet des ingénieurs, et de pourvoir à leur entretien ultérieur moyennant une subvention de l'État et la concession des terrains domaniaux compris dans l'étendue du périmètre des terrains à dessécher.

Une enquête *de commodo et incommodo*, dans la forme des enquêtes d'utilité publique, a eu lieu, des conférences ont été ouvertes entre le service maritime et de la navigation et les services de la marine et du génie militaire, l'administration des domaines a émis un avis, en sorte qu'il a été satisfait aux prescriptions de la loi du 16 septembre 1807 et de l'ordonnance du 23 septembre 1825.

En conséquence, il a été convenu ce qui suit, sous la réserve de l'approbation du Gouvernement :

Art. 1er. — Le département de l'Hérault s'engage à exécuter, à ses frais, risques et périls, les travaux de desséchement de l'étang de l'Arnel et à pourvoir à l'entretien perpétuel des ouvrages, conformément au projet dressé par les ingénieurs du service maritime et sous les conditions et réserves qui seront énoncées au décret de concession à intervenir.

Art. 2. — De son côté, l'État concède au département de l'Hérault, le préfet acceptant au nom de ce département, la propriété de la partie domaniale de l'étang de l'Arnel, ainsi qu'elle est définie à la notice et au plan annexés à la présente convention et qui ont été dressés par les ingénieurs du service maritime, sous la date des 20 et 21 janvier 1874 ; cette notice et ce plan font partie intégrante de la présente convention.

L'État transfère, sans garantie, au département de l'Hérault, tous les droits qu'il peut avoir sur les autres parties de l'étang de l'Arnel qui ont fait l'objet de concessions antérieures et qui sont comprises dans les limites périmétrales du desséchement tracées sur le plan susvisé.

Il se réserve, toutefois, le droit de prononcer, s'il y a lieu, les déchéances qui pourraient avoir été encourues par d'anciens concessionnaires.

Art. 3. — Le département de l'Hérault ne pourra aliéner, en totalité ou en partie, les terrains à lui cédés en vertu de la présente convention, qu'avec l'autorisation du ministre des travaux publics et après qu'il aura été constaté que les travaux destinés à assurer le desséchement sont entièrement terminés et produisent le résultat qu'on en attend.

La responsabilité du département de l'Hérault, en ce qui concerne l'entretien des ouvrages et le bon fonctionnement des machines accessoires, subsistera, d'ailleurs, à toujours, quand bien même, par l'aliénation successive des terrains, ce département semblerait n'avoir plus les mêmes intérêts au desséchement.

Art. 4. — Le département jouira des servitudes actives et souffrira les servitudes passives, occultes ou apparentes, déclarées ou non, sauf à faire valoir les unes et à se défendre des autres, à ses risques, périls et fortunes, sans aucun recours contre l'État, sans pouvoir, dans aucun cas, appeler l'État en garantie, et sans que la présente clause puisse attribuer, soit au département, soit aux tiers, d'autres et plus amples droits que ceux résultant des titres ou de la loi.

Art. 5. — M. le préfet, au nom du département, déclare bien connaître l'immeuble concédé; le département l'accepte dans l'état où il se trouve, sans pouvoir prétendre à aucune garantie pour dégradations, réparations ou erreurs de désignation.

La concession est faite sans garantie de mesure, consistance et valeur; il ne pourra être exercé respectivement aucun recours en indemnité, quelle que puisse être la différence en plus ou en moins dans la mesure, consistance ou valeur.

Art. 6. — Le département payera la contribution foncière à compter du jour du décret approbatif des présentes.

Art. 7. — Tous les frais occasionnés par les présentes resteront à sa charge, notamment les frais de l'expédition qui en sera délivrée à l'administration des domaines et les frais et honoraires qui pourront être dus aux ingénieurs des ponts et chaussées.

Art. 8. — Le département sera propriétaire par le seul fait de la concession, mais la propriété ne se fixera irrévocablement sur sa tête que du jour où il aura rempli toutes les conditions qui lui sont imposées; jusqu'à cette époque, l'immeuble concédé demeurera spécialement affecté et hypothéqué à la sûreté des droits du domaine de l'État.

Art. 9. — L'administration des domaines requerra l'inscription, au bureau des hypothèques, du privilége de l'État, pour assurer l'exécution des obligations contractées par le département. L'inscription sera prise à la diligence du receveur des domaines, et le département remboursera le coût de l'inscription.

Art. 10. — En cas d'inexécution des obligations contractées par le département, l'État pourra user, s'il le juge convenable, du droit qui lui appartient de prononcer la déchéance. La déchéance sera prononcée par le ministre des finances.

La reprise de possession n'aura lieu qu'un mois après la notification de l'arrêté de déchéance au département, au détenteur, aux acquéreurs intermédiaires, s'ils sont connus, et aux créanciers inscrits ayant hypothèque spéciale sur l'immeuble concédé.

Art. 11. — En cas de déchéance, les ouvrages ou travaux qui auraient été faits appartiendraient à l'État, sans qu'il fût tenu d'aucun remboursement à raison de ces travaux ou ouvrages, ni pour la plus-value qui en serait résultée.

dans tous les cas, l'État ne serait pas tenu de maintenir les baux consentis par le département.

Art. 12. — Les clauses et conditions du présent acte sont toutes de rigueur et ne pourront jamais être réputées comminatoires.

Art. 13. — Dès aujourd'hui, le présent acte est parfait à l'égard du département. Il est entendu, d'ailleurs, que si, pour une cause quelconque, la concession n'était pas autorisée par le Gouvernement, le département n'en devrait pas moins payer tous les frais qu'elle a occasionnés.

Art. 14. — Demeurent annexés au présent acte : 1° le projet des ingénieurs du service maritime, des 5-6 mars 1874, indicatif des limites de la concession de desséchement, et 2° la notice et le plan dressés par les dits ingénieurs, les 20 et 21 janvier 1874.

Fait à Paris, en l'hôtel du ministère des finances, le 9 mars 1875, pour le ministre; et à Montpellier, le 6 mars 1875, pour le préfet.

(N° 298)

[12 avril 1875.]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un embranchement de chemin de fer destiné à relier la ligne de Sathonay à Bourg, à celle de Lyon à Genève.

Le Président de la République,

. . . . . .

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'embranchement destiné à relier la ligne de Sathonay à Bourg à celle de Lyon à Genève, conformément au projet susvisé, dressé à la date du 24 août 1874.

Cet embranchement se détachera de la ligne susmentionnée de Sathonay à Bourg, en un point situé entre les piquets 10 et 15, et descendra vers le Rhône, en passant près de Billieux et Crépieux, jusqu'à une station à établir le long du fleuve, un peu en aval de l'usine des eaux. Le raccordement de la ligne de Lyon à Genève se fera entre les deux points où l'embranchement coupe cette ligne et près de la gare de Saint-Clair.

Art. 2. — La compagnie concessionnaire du chemin de fer de Sathonay à Bourg est autorisée à exécuter le dit embranchement sans subvention ni garantie d'intérêt et aux clauses et conditions du cahier des charges susvisé, annexé à la convention du 1er avril 1863, et sous les modifications suivantes :

La limite inférieure des rayons des courbes est fixée à 350 mè-

tres; la limite supérieure des déclivités est fixée à $0^m,02$ par mètre, et le minimum de longueur d'alignement droit entre deux courbes consécutives, de courbure inverse, à 48 mètres.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 299)

[12 avril 1875.]

Décret qui proroge le délai d'exécution des travaux du chemin de fer d'intérêt local de Saint-Quentin à Guise.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le décret, en date du 15 août 1870 (*), portant déclaration d'utilité publique de l'établissement du chemin de fer de Saint-Quentin à Guise et autorisant le département de l'Aisne à pourvoir à l'exécution de ce chemin comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément au traité passé, le 12 juillet 1869, avec les sieurs *Virgile Bauchart* et consorts, et au cahier des charges annexé à ce traité;

Vu, notamment, l'article 2 de ce cahier des charges, lequel est ainsi conçu :

« Les travaux devront être commencés dans le délai de six mois, « à partir du décret déclaratif d'utilité publique, et terminés « dans un délai de quatre ans, à partir de la date du dit décret; »

Vu la demande présentée, le 13 août 1874, par la compagnie concessionnaire du chemin de fer dont il s'agit, à l'effet d'obtenir une prorogation du délai qui a été fixé pour l'exécution des travaux de cette ligne;

Vu la délibération, en date du 21 octobre 1874, par laquelle le conseil général du département de l'Aisne consent à modifier l'article 2 ci-dessus mentionné du cahier des charges et à proroger ce délai jusqu'au 15 août 1875;

Vu la lettre du préfet du département, du 26 janvier 1875;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, du 16 février 1875;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

(*) *Annales* 1871, p. 160.

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Vu la loi du 10 août 1871, sur les conseils généraux;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la modification de l'article 2 du cahier des charges annexé au décret du 15 août 1870, telle qu'elle résulte de la délibération ci-dessus mentionnée du conseil général en date du 21 octobre 1874.

Un nouveau délai, expirant le 15 août 1875, est, en conséquence, accordé à la compagnie du chemin de fer d'intérêt local de Saint-Quentin à Guise pour l'achèvement des travaux de ce chemin.

Art. 2.— Le compte rendu détaillé de l'exploitation du chemin, comprenant les dépenses de premier établissement et d'exploitation et les recettes brutes, sera remis tous les trois mois, au préfet du département, qui l'enverra au ministre des travaux publics, pour être inséré au *Journal officiel*.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 300)

[12 avril 1875.]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1875, un crédit de 1.500.000 francs, à titre de fonds de concours versés au Trésor pour les travaux du canal de l'Est.

(N° 301)

[12 avril 1875.]

Décret qui approuve l'adjudication d'un service de touage à vapeur à établir sur le canal latéral à l'Oise et sur l'Oise canalisée, entre Chauny et Conflans.

Le Président de la République française,

Vu le décret, en date du 12 juillet 1873, portant qu'il sera procédé à l'adjudication d'un service de touage à vapeur avec chaîne

noyée, à établir sur le canal latéral à l'Oise et sur l'Oise canalisée entre Chauny et Conflans, en prenant pour base de cette adjudication le cahier des charges annexé au dit décret;

Vu le procès-verbal de l'adjudication passée, le 4 février 1875 devant le conseil général des ponts et chaussées, procès-verbal duquel il résulte que le sieur *Labrousse*, ingénieur civil, a été déclaré adjudicataire, moyennant un rabais de un dixième de centime par franc sur les prix du tarif portés au cahier des charges ci-dessus visé;

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée l'adjudication dont le procès-verbal est ci-dessus visé.

En conséquence, le sieur *Labrousse* est autorisé à établir, à ses frais, risques et périls, un service de touage à vapeur entre Chauny et Conflans, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret du 12 juillet 1873, et moyennant les prix du tarif définis dans l'article 24 du dit cahier des charges, diminués de un dixième de centime par franc.

(N° 302)

[12 avril 1875.]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Miramas à Port-de-Bouc.

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Miramas à Port-de-Bouc.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution du dit chemin ne sont pas accomplies dans un délai de deux années, à partir de la promulgation du présent décret.

Art. 2. — Le département des Bouches-du-Rhône est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément aux conditions de la convention passée, le 10 mai 1874, avec les sieurs *Digeon* et *Delamarre*, ainsi que du cahier des charges qui y est annexé.

Des copies certifiées de ces convention et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

Art. 3. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu

qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics, de concert avec le ministre de l'intérieur et après avis du ministre des finances.

En aucun cas il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

Art. 4. — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation du chemin dont il s'agit, comprenant les dépenses de premier établissement et d'exploitation et les recettes brutes, sera remis tous les trois mois au préfet du département, qui l'enverra au ministre des travaux publics pour être inséré au *Journal officiel*.

Art. 5. — Il est pris acte des offres faites par les sieurs *Digeon* et *Delamarre* pour le service des postes, suivant leur lettre sus-visée du 8 mars 1875.

CONVENTION.

L'an 1874 et le 10 mai,

Entre le préfet du département des Bouches-du-Rhône, agissant au nom du département, sur l'avis conforme de la commission départementale et sous réserve de la déclaration d'utilité publique,

D'une part,

Et MM. le baron *Armand-Charles-Alexandre Digeon*, demeurant à Paris, rue Saint-Lazare, n° 87, et *Marie-Casimir Delamarre*, propriétaire, demeurant à Paris, rue de Rougemont, n° 12,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet du département des Bouches-du-Rhône concède à MM. le baron *Digeon* et *Casimir Delamarre*, qui l'acceptent,

Une ligne de chemin de fer d'intérêt local à construire entre Miramas et Port-de-Bouc.

Art. 2. — La concession susdite est faite, sans subvention ni garantie d'intérêt, pour une période de quatre-vingt-six ans, à compter de la date du décret de déclaration d'utilité publique, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente convention.

Art. 3. — Le préfet poursuivra administrativement l'obtention du décret de déclaration d'utilité publique, mais le résultat, quel qu'il soit, de ses démarches, n'ouvrira aucun droit à une indemnité quelconque au profit des concessionnaires.

Art. 4. — Pour garantie de la pleine et entière exécution des engagements par eux contractés, MM. le baron *Digeon* et *Casimir Delamarre* s'engagent à verser, entre les mains de M. le trésorier payeur général du département des Bouches-du-Rhône, un cautionnement de 210.000 francs.

Ce cautionnement leur sera remboursé, jusqu'à concurrence de 140.000 francs,

au prorata des dépenses faites et justifiées par eux comme faites en terrassements et ouvrages d'art.

Les derniers 70.000 francs ne seront remboursés qu'un an après la mise en exploitation régulière de toute la ligne pour les voyageurs et pour les marchandises.

Art. 5. — Le cautionnement fixé à l'article 4 ci-dessus sera versé dans le délai d'un mois, à compter de la date du décret de déclaration d'utilité publique.

A défaut de versement dans le délai ci-dessus indiqué, la concession serait de plein droit annulée.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le présent cahier des charges s'applique à la construction d'une ligne de chemin de fer d'intérêt local entre Miramas et Port-de-Bouc.

Cette ligne partira de la station de Miramas, sur la ligne de Lyon à Marseille, passera à Istres, à Fos ou le plus près possible de Fos et aboutira à Port-de-Bouc, en un point à déterminer ultérieurement par l'administration.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans un délai maximum de six mois, à compter de la date du décret de déclaration d'utilité publique, et terminés dans un délai maximum de deux ans, à compter de la même date.

La ligne sera mise en exploitation régulière, pour les voyageurs et pour les marchandises, trois mois au plus après l'achèvement des travaux.

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation de l'administration.

A cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du préfet, qui prescrira, s'il y a lieu, d'y introduire telles modifications que de droit; l'une de ces expéditions sera remise aux concessionnaires avec le visa du préfet, l'autre demeurera entre les mains de l'administration.

Art. 4. — Avant comme pendant l'exécution, les concessionnaires auront la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'ils jugeraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'administration.

Art. 5. — Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production des projets d'ensemble comprenant, pour la ligne entière ou pour chaque section de la ligne :

1° Un plan général à l'échelle de un dix-millième;

2° Un profil en long à l'échelle de un cinq-millième pour les longueurs et de un millième pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau

---

(*) Ce cahier des charges est identique avec celui du chemin de fer d'intérêt local d'Orléans à la limite du département d'Eure-et-Loir (*Annales*, 1872, p. 34, *cahier de mars*), sauf pour les articles qui sont insérés ici.

moyen de la mer, pris pour plan de comparaison. Au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

a. Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine;

b. La longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe;

c. La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières;

2° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil-type de la voie;

3° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données dans le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par le chemin de fer, soit à niveau, soit en dessus, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long; le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

Art. 6 à 8. — (*Voir les articles correspondants du type.*)

Art. 9. — (*Voir l'article correspondant du type.*)

. . . . . .

Les concessionnaires seront tenus, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au préfet le projet en double expédition de chacune des dites gares et stations, lequel projet se composera :

1° D'un plan à l'échelle de un cinq-centième, indiquant les dispositions principales;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de un centième;

3° D'un mémoire descriptif et justificatif.

Art. 10. — Lorsque le chemin de fer croisera à niveau une route ou un chemin, l'angle du croisement ne descendra pas au-dessous de 45 degrés sexagésimaux.

Les passages à niveau des routes nationales ou départementales et des chemins de grande communication seront munis de barrières laissant entre elles, lorsquelles seront ouvertes, une voie libre de 6 mètres de largeur.

Les barrières des passages à niveau des autres chemins, si l'administration estime qu'il y a lieu d'en établir, pourront ne laisser entre elles, lorsqu'elles seront ouvertes, qu'une voie libre de 4 mètres de largeur; tous les passages à niveau seront munis de contre-rails en fer.

Les passages à niveau non munis de barrières seront droits et limités par des bornes.

Art. 11. Les passages à niveau munis de barrières seront gardés. Les types des barrières et celui des maisons de gardes dont l'administration reconnaîtrait l'utilité seront soumis à l'approbation de l'administration.

Art. 12 et 13. — (*Voir les art. 11 et 12 du type.*)

Art. 14. — Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes et rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder 3 centimètres pour les routes nationales ou départementales, et 5 centimètres par mètre pour les chemins vicinaux.

Aux abords des passages à niveau, sur 10 mètres de longueur, à compter des barrières ou des bornes, la déclivité des pentes et rampes de la route ou du chemin desservi par le passage ne dépassera pas 2 centimètres et demi par mètre.

L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation aux clauses du présent article, comme à celles qui sont relatives à l'angle de croisement des passages à niveau.

Art. 15 et 16. — (*Voir les articles correspondants du type.*)

Art. 17. — A la rencontre des canaux de navigation ou des cours d'eau navigables ou flottables, les concessionnaires seront tenus de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais des concessionnaires, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs du département, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

Art. 18. — Les concessionnaires n'emploieront, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; ils seront tenus de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie hydraulique ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront du système Vignole et éclissés. Leurs poids, pour chacun, sera de 34 à 35 kilogrammes par mètre courant, pour les voies de circulation, sauf les réductions qui pourront être autorisées par l'administration.

Ils seront posés sur des traverses en chêne, espacées entre elles de 1 mètre d'axe en axe.

Le ballast aura une épaisseur minima de 50 centimètres et une largeur minima, en couronne, de $3^{m},10$ pour la voie unique.

Les concessionnaires pourront proposer aux dispositions de cet article les modifications qu'ils jugeront utiles; mais elles ne pourront être adoptées qu'après l'approbation de l'administration.

Art. 20. — Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture dont le mode et les dispositions seront autorisés par le préfet, sur la proposition des concessionnaires, dans toute l'étendue et aux abords des gares et des passages à niveau gardés, ainsi que sur toutes

les parties de la ligne dont la clôture sera reconnue nécessaire par l'administration.

Art. 21 et 22. — (*Voir les articles correspondants du type.*)

Art. 23. — Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, les concessionnaires seront tenus, pour l'étude et l'exécution des projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

Art. 24. — Si le chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration décidera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de l'établissement du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cet établissement pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge des concessionnaires.

Art. 25 à 29. — (*Voir les articles 24 à 28 du type.*)

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 30. — (*Voir l'art. 29 du type.*)

Art. 31. — Les concessionnaires seront tenus d'établir, à leurs frais, les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de l'exploitation.

Art. 32. — (*Voir l'art. 31 du type.*)

. . . . . .

Le préfet pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes et, en général, toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

Les concessionnaires seront tenus, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

Art. 33. — Les concessionnaires seront tenus de se conformer aux prescriptions des ordonnances, des décrets et des décisions ministérielles rendus en exécution de l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845, au sujet de l'ensemble des chemins de fer d'intérêt général, qui ne sont pas contraires à celles de la loi du 12 juillet 1865.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces prescriptions seront à la charge des concessionnaires.

Les concessionnaires seront tenus de soumettre à l'approbation de l'adminis-

tration les règlements généraux relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer.

Ces règlements seront obligatoires non-seulement pour les concessionnaires, mais encore pour tous ceux qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Le préfet déterminera, sur la proposition des concessionnaires, la marche des trains de voyageurs et de marchandises, ainsi que le maximum de la vitesse que les trains pourront prendre en cas de retard.

Art. 34. — (*Voir l'art.* 33 *du type.*)

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 35. — La durée de la concession, pour la ligne mentionnée à l'article 1er du présent cahier des charges, sera de quatre-vingt-six ans, à compter de la date du décret de déclaration d'utilité publique.

Art. 36. — (*Voir l'art.* 35 *du type.*)

Art. 37. — A toute époque après l'expiration des vingt-cinq premières années de la concession, le département aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par les concessionnaires pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée aux concessionnaires pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

Les concessionnaires recevront, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels ils auraient droit à l'expiration de la concession, selon l'article 36 ci-dessus.

Art. 38. — Si les concessionnaires ne se sont pas conformés aux prescriptions de l'article 2, en ce qui concerne le commencement des travaux, ils encourront la déchéance, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme qui aura été déposée à titre de cautionnement, ainsi qu'il sera dit à l'article 61, deviendra la propriété du département.

Art. 39 à 41. — (*Voir les art.* 38 *à* 40 *du type.*)

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET MARCHANDISES.

Art. 42. — Pour indemniser les concessionnaires des travaux et des dé-

pense qu'ils s'engagent à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'ils en rempliront exactement toutes les obligations, le département leur accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés:

TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX Totaux.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
(Voir le type).	. . . .	. . . .	. . . .
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
(Voir le type).	. . . .	. . . .	. . . .
3° PAR PIÈCE ET PAR KILOMÈTRE.			
Voitures et matériel roulant à petite vitesse.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.	0.09	0,06	0,15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes.	0,12	0,08	0,20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	1,80	1.20	3.00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2,25	1.50	3.75
Tender de 7 à 10 tonnes.	0.90	0.60	1.50
Tender de plus de 10 tonnes.	1.35	0.90	2,25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0.15	0,10	0,25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0,18	0.14	0,32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide.	0.12	0,08	0.20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.	0.08	0.06	0,14
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
(Voir le type).	. . . .	. . . .	. . . .

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu, etc. . . . . (*Voir l'art.* 41 *du type.*)

Art. 43 et 49. — (*Voir les art.* 42 *à* 48 *du type.*)

Art. 50. — (*Voir l'art.* 49 *du type.*)

. . . . . .

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise; toutefois, l'administration pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de la durée du trajet sera fixé par l'administration, sur la proposition des concessionnaires.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée effective en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour les concessionnaires. Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le préfet, pour tout expéditeur qui acceptera les délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition des concessionnaires, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'administration déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été. Le service de nuit n'est pas obligatoire pour les concessionnaires.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition aux points de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition des concessionnaires.

Art. 51 à 53. — (*Voir les art.* 50 *à* 52 *du type.*)

TITRE V.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 54. — Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes nationales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient les chemins de fer compris dans la présente concession, les concessionnaires ne pourront pas s'opposer à ces travaux; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service de la ligne de chemin de fer des concessionnaires, ni aucuns frais pour eux.

Art. 55. — Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de chemin, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans les contrées où est situé le chemin de fer qui fait l'objet de la présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part des concessionnaires.

Art. 56. — Le département se réserve et réserve expressément au Gouvernement le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'em-

branchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges ou qui seraient établis en prolongement de ce même chemin.

Les concessionnaires ne pourront mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation sur la ligne des concessionnaires, ni aucuns frais particuliers pour eux.

Les divers concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs déterminés au présent cahier des charges et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer qui fait l'objet de la présente concession, et pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard des dits embranchements et prolongements; toutefois, les concessionnaires ne seront pas tenus d'admettre sur leurs rails un matériel dont le poids et les dimensions seraient hors de proportion avec les éléments constitutifs de leurs voies.

Dans le cas où les divers concessionnaires ne pourraient s'entendre entre eux sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement ou le préfet statuera sur les difficultés qui s'élèveraient entre eux à cet égard.

Dans le cas où un concessionnaire d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne qui fait l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans le cas où les concessionnaires de cette dernière ligne ne voudraient pas circuler sur les embranchements et prolongements, les divers concessionnaires seraient tenus de s'arranger entre eux, de manière que le service des transports ne soit jamais interrompu au point de jonction des diverses lignes.

Celui des concessionnaires qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel.

Dans le cas où les divers concessionnaires ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement ou le préfet y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

Les concessionnaires pourront être assujettis, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement joignant celui qui leur est concédé, à accorder aux concessionnaires de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si l'embranchement ou le prolongement n'a pas 100 kilomètres, 10 p. 100 du prix perçu par les concessionnaires;

2° Si l'embranchement ou le prolongement excède 100 kilomètres, 15 p. 100;

3° Si l'embranchement ou le prolongement excède 200 kilomètres, 20 p. 100;

4° Si l'embranchement ou le prolongement excède 300 kilomètres, 25 p. 100.

Les concessionnaires seront tenus, si l'administration le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les personnes ou les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires des dits chemins.

Art. 57. — Les concessionnaires seront tenus de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions

prescrites ci-après, demanderait un nouvel embranchement; à défaut d'accord, le préfet statuera sur la demande, les concessionnaires entendus.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines ou d'usines, et de manière qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour les concessionnaires.

Leur entretien devra être fait avec soin et aux frais de leurs propriétaires, et sous le contrôle de l'administration. Les concessionnaires auront le droit de faire surveiller par leurs agents cet entretien, ainsi que l'emploi de leur matériel sur les embranchements.

L'administration pourra, à toutes époques, prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie des dits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

Les concessionnaires seront tenus d'envoyer leurs wagons sur tous les embranchements autorisés destinés à faire communiquer des établissements de mines ou d'usines avec les lignes principales de chemin de fer.

Les concessionnaires amèneront leurs wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires feront conduire leurs wagons dans leurs établissements pour les charger ou décharger, et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais.

Les wagons ne pourront d'ailleurs être employés qu'au transport d'objets et marchandises destinés à la ligne principale de chemin de fer.

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements particuliers ne pourra excéder six heures, lorsque l'embranchement n'aura pas plus d'un kilomètre. Le temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus du premier, non compris les heures de nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où ces limites de temps seraient dépassées, nonobstant l'avertissement spécial donné par les concessionnaires, ils pourront exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons pour chaque période de retard après l'avertissement.

Les traitements des gardiens d'aiguilles et des barrières des embranchements autorisés par l'administration seront à la charge des propriétaires des embranchements. Ces gardiens seront nommés et payés par les concessionnaires, et les frais qui en résulteront seront remboursés par les dits propriétaires.

En cas de difficulté, il sera statué par l'administration, les concessionnaires entendus.

Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, sur les plaintes des concessionnaires et après avoir

entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et faire supprimer la soudure.

Pour les indemniser de la fourniture et de l'envoi de leur matériel sur les embranchements, les concessionnaires sont autorisés à percevoir un prix fixe de $0^f,12$ par tonne pour le premier kilomètre, et, en outre, $0^f,04$ par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera 1 kilomètre.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que les concessionnaires consentent à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais seront l'objet d'un règlement arrêté par l'administration, sur la proposition des concessionnaires.

Tout wagon envoyé par les concessionnaires sur un embranchement devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complétement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. Les concessionnaires seront en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de 3.500 kilogrammes, déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons.

Le maximum sera revisé par l'administration, de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais des concessionnaires.

Art. 58. — Les agents et gardes que les concessionnaires établiront, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police des chemins de fer et de leurs dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 59. — Les chemins de fer resteront toujours placés sous la surveillance de l'autorité préfectorale; les frais de contrôle, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par les concessionnaires.

Afin de pourvoir à ces frais, les concessionnaires seront tenus de verser chaque année, à la caisse du trésorier payeur général du département, une somme de 100 francs pour chaque kilomètre de chemin de fer concédé.

Si les concessionnaires ne versent pas cette somme aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 60. — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer, les membres du conseil général et de la commission départementale, lorsqu'ils se déplaceront pour l'exercice de leurs fonctions, les facteurs ruraux distributeurs, seront transportés gratuitement dans les voitures des concessionnaires.

Art. 61. — Les concessionnaires verseront entre les mains de M. le trésorier payeur général du département une somme de 210.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État calculées conformément à l'ordonnance royale du 19 janvier 1825, ou en valeurs acceptées par le préfet, avec transfert, au profit du dé-

partement, de celles de ces rentes ou valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Le versement aura lieu dans le délai maximum d'un mois, à compter de la date du décret de déclaration d'utilité publique.

Cette somme de 210.000 francs formera le cautionnement de l'entreprise.

Elle sera rendue aux concessionnaires, jusqu'à concurrence de 140.000 francs, au prorata des dépenses déjà faites et justifiées par eux comme faites en terrassements et ouvrages d'art.

Les derniers 70.000 francs ne seront rendus qu'un an après la mise en exploitation régulière de toute la ligne pour les voyageurs et pour les marchandises.

Art. 62. — Les concessionnaires devront faire élection de domicile à Marseille.

Dans le cas où ils ne l'auraient pas fait, toute notification ou signification à eux adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture des Bouches-du-Rhône.

Art. 63. — Les contestations qui s'élèveraient entre l'administration et les concessionnaires, au sujet de l'exécution et de l'interprétation du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département des Bouches-du-Rhône, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 64. — L'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention à laquelle il est annexé sera à la charge des concessionnaires.

Le présent cahier des charges dressé et proposé par l'ingénieur en chef soussigné.

Marseille, le 10 mai 1874.

(N° 303)

[13 avril 1875.]

Approbation du tarif des droits de péage au bac de Poses, sur la Seine (Eure).

DÉCRET portant ce qui suit :

Art. 1er. — Est et demeure approuvé le tarif ci-annexé pour la perception des droits de péage au bac de Poses, sur la Seine (Eure).

Art. 2. — Sont exempts des droits de péage les administrateurs, magistrats, fonctionnaires publics et les divers agents, tels qu'ils sont désignés au dit tarif, et qui, aux termes du cahier des charges de l'adjudication des dits droits, sont affranchis de toute obligation à cet égard.

Tarif des droits de péage à percevoir au bac de Poses, sur la Seine.

	f. c.
Art. 1er. — 1° Chaque personne, homme, femme ou enfant au-dessus de sept ans, à pied, à cheval, en voiture, voyageur ou conducteur, 5 centimes, ci.	0,05
2° Chaque personne, homme, femme ou enfant au-dessus de sept ans, montée sur un âne, et dont la charge sera au-dessous du poids de 5 myriagrammes, 5 centimes, ci.	0,05
3° Denrées et marchandises embarquées à bras d'homme et du poids de 5 myriagrammes, 5 centimes, ci.	0,05
Chaque myriagramme en sus, 1 centime, ci.	0,01
Nota. Le chargeur déclarera le poids, qui pourra être vérifié par le batelier.	
4° Chaque cheval ou mulet chargé d'un poids excédant 5 myriagrammes, 10 centimes, ci.	0,10
5° Chaque cheval ou mulet chargé ou non chargé d'un poids n'excédant pas 5 myriagrammes, 5 centimes, ci.	0,05
6° Chaque âne ou ânesse chargé, 5 centimes, ci.	0,05
7° Chaque âne ou ânesse non chargé, 2 centimes, ci.	0,02
8° Chaque bœuf ou vache destiné à la vente, 5 centimes, ci.	0,05
9° Chaque veau ou porc destiné à la vente, 2 centimes, ci.	0,02
10° Chaque mouton, brebis, bouc ou chèvre, cochon de lait, paire d'oies ou de dindons, 1 centime, ci.	0,01
Les mêmes, au-dessus du nombre de cinquante, payeront un quart de moins.	
11° Voiture suspendue ou litière, 15 centimes, ci.	0,15
Chaque cheval ou mulet de l'attelage, 10 centimes, ci.	0,10
12° Voitures non suspendues, charrettes et chariots — à deux roues, 10 centimes, ci.	0,10
12° Voitures non suspendues, charrettes et chariots — à quatre roues, 20 centimes, ci.	0,20
12° Voitures non suspendues, charrettes et chariots — chargés. — Chaque cheval ou mulet de l'attelage, 10 centimes, ci.	0,10
12° Voitures non suspendues, charrettes et chariots — chargés. — Chaque âne ou ânesse de l'attelage, 5 centimes, ci.	0,05
12° Voitures non suspendues, charrettes et chariots — à vide. — Chaque cheval ou mulet, 5 centimes, ci.	0,05
12° Voitures non suspendues, charrettes et chariots — à vide. — Chaque âne ou ânesse, 2 centimes, ci.	0,02

13° Les instruments aratoires ne seront soumis à aucun droit.

14° Les voitures, tous les attelages quelconques employés au labour, au transport des engrais ou à la rentrée des récoltes, les animaux allant au pâturage et leur conducteur, ne devront que la moitié des droits fixés par les articles ci-dessus.

15° Le batelier sera tenu de passer, pour le simple droit, les passagers qui auront attendu sur le port les délais ci-après déterminés :

1° Après un quart d'heure d'attente, toute personne à pied, seule ou non, en bac ou batelet, au choix du batelier ;

2° Au bout d'une heure d'attente et en bac, toute personne avec ânes, mulets, chevaux et attelages quelconques ;

3° Après une demi-heure d'attente seulement, dans les mêmes cas, si le passage est desservi par un passe-cheval.

16° Le batelier sera tenu de passer sans délai lorsque la totalité de la recette qui lui sera due d'après le tarif ou qui lui sera assurée par les passagers réunis s'élèvera au moins :

1° Pour une ou plusieurs personnes qu'il pourra passer dans le bac ou dans le batelet, à sa volonté, à 20 centimes, ci. . . . . f. c. 0,20

2° Lorsque les passagers auront avec eux des chevaux, mulets, bœufs ou autres animaux, à 30 centimes, ci. 0,30

3° Si les passagers veulent faire passer une voiture quelconque, à 40 centimes, ci. 0,40

17° Pour chaque personne allant de la rive du cours d'eau aux bateaux à vapeur stationnant près du passage, et *vice versa*, 10 centimes, ci. . 0,10

18° S'il existe une gare ou station de chemin de fer à proximité du bac, le passeur est astreint à se tenir en vue lors du passage des trains, de manière que les voyageurs puissent franchir le cours d'eau sans perte de temps.

19° Le droit de passage sera doublé quand les eaux atteindront la partie peinte en rouge du poteau de hauteur établi sur la rive de contre-halage.

20° Le passage est interdit quand les eaux surmonteront la partie peinte en rouge, quand la rivière charriera de forts glaçons et dans les temps de débâcle.

21° Le bac et les batelets ne pourront jamais être chargés au delà du poids qui les ferait enfoncer jusqu'aux lignes de flottaison tracées en rouge sur leurs flancs.

22° Les contestations qui pourraient s'élever sur la quotité du droit exigé par le fermier ou ses préposés seront portées devant le maire ou son adjoint et par lui décidées sommairement et sans frais.

23° Tout voiturier demeurera responsable des dommages qu'il aura causés aux bacs et batelets par son attelage ou par son chargement excessif. L'indemnité qu'il devra dans ce cas payer au fermier sera, à défaut d'arrangement amiable entre eux, réglée par l'autorité municipale après expertise, s'il y a lieu, et sauf recours au préfet. Jusqu'au payement de cette indemnité, les chevaux et la voiture seront tenus en fourrière, en vertu de l'ordre du maire, si mieux n'aime le voiturier fournir une caution solvable.

Art. 2. — Sont exemptés des droits de péage :

1° Les préfet et sous-préfet en tournée dans leur département et arrondissement, les maires, les juges d'instruction et procureur de la République, les juges de paix et leurs greffiers, les commissaires de police et autres agents de police judiciaire, les ingénieurs et agents des ponts et chaussées, les directeurs et employés de l'administration de l'enregistrement et des domaines, des contributions directes (les percepteurs compris), des contributions indirectes et des douanes; les agents de l'administration forestière, des lignes télégraphiques; les agents voyers, piqueurs et cantonniers des chemins vicinaux, les receveurs des communes, les vérificateurs des poids et mesures, les préposés d'octroi et les facteurs ruraux, mais pour le cas seulement où ces divers fonc-

fonctionnaires et employés seront obligés de passer d'une rive à l'autre pour cause de service, et sous la condition que les employés seront revêtus des marques distinctives de leurs fonctions ou porteurs de leurs commissions; les ministres des différents cultes reconnus par l'État, ainsi que leurs assistants;

Les préfet, sous-préfet et autres fonctionnaires désignés au présent paragraphe auront le droit, dans leurs tournées, de réclamer le passage en franchise de leurs secrétaires, des domestiques attachés à leur personne et de leurs voitures et conducteurs;

2° Les malles-poste, les courriers et les estafettes du Gouvernement;

3° Les trains d'artillerie, c'est-à-dire les bouches à feu et caissons militaires chargés de munitions de guerre, ainsi que les militaires ou conducteurs qui les accompagnent, les bouviers, bœufs, chevaux et voitures requis pour le transport des vivres de l'armée, des équipages, des troupes et des militaires malades; les voitures cellulaires et leurs chevaux et conducteurs;

4° Les militaires de tous grades voyageant avec leurs corps, les sous-officiers et soldats voyageant isolément, la gendarmerie dans l'exercice de ses fonctions, ainsi que les individus conduits par la gendarmerie et les voitures et chevaux servant à les transporter, à la charge de représenter soit une feuille de route, soit un ordre de service;

5° Les pompiers et les personnes qui, en cas d'incendie, iraient porter secours d'une rive à l'autre, ainsi que le matériel nécessaire;

6° Les gardes champêtres dans l'exercice de leurs fonctions;

7° (Dans les limites de l'inscription maritime), les officiers et agents des divers corps de la marine se rendant d'une rive à l'autre pour cause de service, les officiers et agents ayant le siége de leurs fonctions dans la circonscription maritime qui comprend l'une et l'autre rive, les inspecteurs des pêches, les syndics des gens de mer, les gardes maritimes, les prud'hommes pêcheurs, les gardes jurés et autres fonctionnaires ou agents préposés à la police de la navigation ou des pêches. Quelque fréquents et nombreux que soient les passages des corps et des individus qui, aux termes des dispositions ci-dessus, doivent jouir du droit de franchise, le fermier ne pourra prétendre à aucune indemnité.

Art. 3. — Le fermier sera tenu de passer une personne seule, sans exiger d'autre droit que le droit simple, lorsqu'elle aura attendu sur le port le laps de temps déterminé au n° 15 ci-dessus.

Il devra passer sans aucun délai les fonctionnaires, agents ou autres personnes désignés à l'article 2.

Toute autre personne qui voudra passer isolément et sans attendre les délais fixés au n° 15 payera conformément aux dispositions du n° 16.

Le fermier sera tenu de passer, soit avant le lever, soit après le coucher du soleil, sans exiger aucun droit, mais seulement pour l'exercice de leurs fonctions, les fonctionnaires, employés, agents et autres personnes désignées à l'article 2.

Enfin, s'il existe une gare ou une station de chemin de fer dans le voisinage du bac, le fermier sera tenu de passer aussi, avant le lever et après le coucher du soleil, toute personne qui se présentera, le matin, une demi-heure avant le passage du premier train, et, le soir, une demi-heure après le passage du dernier train.

(N° 304)

[16 avril 1875.]

Décret qui substitue MM. Ernest Dréolle *et* Fillet *aux droits, charges et obligations résultant pour M.* Énault *du décret du 4 octobre 1868, relatif à l'installation d'un service de touage sur le canal de Caen à la mer.*

Le Président de la République française,

Vu le décret, en date du 4 octobre 1868 (*), qui autorise le sieur *Énault* à établir à ses frais, risques et périls, sur le canal de Caen à la mer, entre Caen et l'avant-port d'Ouistreham, un service de touage sur chaîne noyée pour le remorquage des navires, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au dit décret;

Vu la demande, en date du 31 décembre 1874, formée par les sieurs *Ernest Dréolle* et *Fillet*, tendant à être substitués au sieur *Énault* pour l'exploitation du service, la dite demande souscrite du consentement du sieur *Énault*;

Vu les rapports des ingénieurs du Calvados, des 5 et 8 février 1875;

Décrète :

Art. 1er. — Les sieurs *Ernest Dréolle* et *Fillet* sont substitués aux droits, charges et obligations résultant pour le sieur *Énault* du décret du 4 octobre 1868, relatif à l'installation d'un service de touage sur le canal de Caen à la mer.

En conséquence, ils devront se conformer de tous points aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret précité.

Art. 2. — Les sieurs *Dréolle* et *Fillet* devront avoir repris l'exploitation du service dans un délai de six mois, à partir de la date du présent décret, faute de quoi ils encourront la déchéance énoncée dans le cahier des charges.

(*) *Annales* 1869, p. 168.

(N° 305)

[21 avril 1875.]

Décret qui autorise l'établissement de voies ferrées à traction de chevaux dans diverses communes du département d'Alger.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre de l'intérieur, d'après la proposition du gouverneur général de l'Algérie;

Vu les demandes formées par divers entrepreneurs ou sociétés industrielles à l'effet d'obtenir l'autorisation de placer sur les voies publiques, dans la traversée des communes d'Alger, de Sainte-Eugène, de Mustapha, d'Hussein-Dey, et éventuellement dans celle de la Maison-Carrée, un réseau de voies ferrées desservies par des chevaux, et d'y établir des services pour les voyageurs;

Vu les demandes formées par les communes d'Alger et d'Hussein-Dey en vue d'obtenir la concession de ces tramways dans la traversée de leur territoire;

Vu la demande formée par le préfet du département d'Alger à l'effet de faire procéder à l'adjudication publique de la création et de l'exploitation des voies ferrées susindiquées;

Vu les pièces de l'enquête ouverte en exécution de l'article 26 de l'ordonnance du 1er octobre 1844, notamment le procès-verbal d'enquête, en date du 16 juillet 1872;

Vu les délibérations du conseil général du département d'Alger, en date des 15 janvier et 13 octobre 1873;

Vu les délibérations des conseils municipaux : d'Alger, en date des 4 juillet 1872, 18 et 25 août 1874, 28 septembre 1874; de Saint-Eugène, en date du 3 juin 1872; de Mustapha, en date du 15 mars 1872; d'Hussein-Dey, en date des 13 mars 1872 et 27 septembre 1874;

Vu l'avant-projet dressé par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du département d'Alger;

Vu l'avis émis sur ce projet par l'inspecteur général des travaux civils en Algérie;

Vu les délibérations et avis du conseil de Gouvernement, des 24 décembre 1874 et 7 janvier 1875;

Vu le projet de cahier des charges préparé en vue de la mise en

adjudication publique de la construction et de l'exploitation de voies ferrées dont il s'agit;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est autorisé l'établissement de voies ferrées à tra tion de chevaux dans les communes d'Alger, de Saint-Eugèn de Mustapha, d'Hussein-Dey et de la Maison-Carrée, departeme d'Alger.

Les travaux à exécuter pour l'établissement des dites voies so déclarés d'utilité publique.

Art. 2. — Le gouverneur général civil de l'Algérie procéder soit de gré à gré, soit par adjudication publique, à la concessi de la construction et de l'exploitation des dites voies ferrées da les conditions indiquées au cahier des charges ci-dessus visé annexé au présent décret.

Art. 3. — En cas d'adjudication, un arrêté du gouverneur gén ral civil de l'Algérie réglera les formes de l'adjudication et ind quera celle des conditions du cahier des charges sur laquel devront porter les enchères.

Le gouverneur général civil de l'Algérie approuvera l'adjud cation.

Art. 4. — La redevance annuelle imposée au concessionnai au profit des communes intéressées, en représentation des dro de stationnement, sera répartie, par arrêté du gouverneur génér civil de l'Algérie, entre ces communes, au prorata de leur pop lation respective d'après le recensement le plus récent.

Art. 5. — Le ministre de l'intérieur et le gouverneur génér civil de l'Algérie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin* *lois* et au *Bulletin officiel* du gouvernement général de l'Algér

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le concessionnaire est autorisé à placer, à ses risques et pér sur les voies publiques ci-après désignées, dépendant tant de la grande vo que de la voirie vicinale et de la voirie urbaine, un réseau d desservies par des chevaux et à y établir un service de voya

Le réseau sera tracé comme il suit:

Il partira du plateau situé au nord du ravin de Saint-Eugène, suivra le chemin vicinal de grande communication n° 3, d'Alger à Tipaza, jusqu'à la place du Lycée, dans l'intérieur d'Alger, la rue Vollant, le boulevard Militaire et le boulevard de la République jusqu'au droit de la place Bresson, traversera cette place pour emprunter ensuite la route nationale, n° 5, d'Alger à Constantine, jusqu'au champ de manœuvres. Arrivé à ce point, il se bifurquera pour, d'une part, continuer à suivre la route nationale, n° 5, jusqu'à Hussein-Dey, et, d'autre part, emprunter la route départementale, n° 2, d'Alger à Aumale, jusqu'au lieu dit *le Ruisseau*. En ce dernier point, il s'infléchira à gauche pour se diriger, en suivant le chemin vicinal, n° 12, de la commune de Mustapha vers le pont de l'Oued-Kniss, sur la route nationale, n° 5, où il se soudera au premier tronçon.

La ligne ainsi tracée traversera successivement les territoires des communes ci-après :

Commune de Saint-Eugène, entre le point de départ des tramways et le cimetière israélite ;

Commune d'Alger, entre ce dernier point et l'Oued-Melek ;

Commune de Mustapha, entre ce dernier point et l'Oued-Kniss ;

Commune d'Hussein-Dey, entre l'Oued-Kniss et le centre d'Hussein-Dey.

Le concessionnaire devra prolonger, lorsque le gouverneur général civil de l'Algérie le jugera nécessaire, la ligne susindiquée depuis Hussein-Dey jusqu'à la Maison-Carrée, en suivant la route nationale, n° 5.

Art. 2. — Les voies ferrées entre le plateau de Saint-Eugène et le centre du village d'Hussein-Dey devront être achevées et le service mis en complète activité dans un délai maximum d'une année, à partir de l'approbation de l'adjudication, et de manière que la partie comprise entre la place du Gouvernement et Hussein-Dey, comprenant le parcours des routes nationale, n° 5, et départementale, n° 2, et le chemin vicinal, n° 12, soit livrée à la circulation au plus tard six mois à partir de cette date ; quant à la partie comprise entre Hussein-Dey et la Maison-Carrée, elle devra être livrée à la circulation dans les trois mois qui suivront l'approbation du projet d'établissement de cette partie du tramway.

Art. 3. — Le concessionnaire devra soumettre à l'approbation du gouverneur général civil de l'Algérie le projet de la ligne concédée entre Saint-Eugène et Hussein-Dey dans le délai d'un mois, à compter de l'approbation de l'adjudication, et celui du prolongement jusqu'à la Maison-Carrée dans le délai d'un mois, à dater du jour où l'administration le demandera.

Ces projets comprendront les dispositions générales, telles que le tracé, l'emplacement, la largeur et le mode de construction des voies ferrées.

Les projets d'exécution et de détail des ouvrages seront approuvés par le préfet, sur l'avis des ingénieurs, ils devront être présentés dans l'ordre qui sera fixé par le préfet.

En cours d'exécution et pendant la durée de la concession, le concessionnaire aura la faculté de proposer des modifications. Ces modifications ne pourront être effectuées qu'avec l'approbation du gouverneur général civil ou du préfet, suivant qu'il s'agira de dispositions générales ou de dispositions de détail.

De son côté, l'administration pourra ordonner d'office, dans la disposition des voies ferrées, les modifications dont l'expérience où les changements à faire sur les voies publiques feraient connaître la nécessité.

En aucun cas, ces modifications ne pourront donner lieu à indemnité.

Art. 4. — La position des bureaux d'attente et de contrôle qui pourront être autorisés sur la voie publique, celle des égouts, de leurs bouches ou regards et des conduites d'eau et de gaz, devront être indiquées sur les plans présentés par le concessionnaire, ainsi que tout ce qui serait de nature à influer sur la position de la voie et sur la régularité des divers services qui peuvent en être affectés.

Art. 5. — La voie sera simple, à l'exception des points où il sera reconnu nécessaire d'établir des gares d'évitement.

Les voies ferrées seront posées à niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique et sans aucune altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet.

Les rails, dont le gouverneur général civil déterminera le poids et le mode d'attache, sur la proposition de l'adjudicataire, seront compris dans un pavage qui régnera dans l'entre-rail et à 45 centimètres au moins au delà de chaque côté.

Art. 6. — Le concessionnaire sera tenu de rétablir et d'assurer à ses frais les écoulements d'eau qui seraient arrêtés, suspendus ou modifiés par ses travaux.

Il rétablira de même les communications publiques ou particulières que ses travaux l'obligeraient à modifier.

Art. 7. — La démolition des chaussées et l'ouverture des tranchées, pour la pose et l'entretien de la voie, seront effectuées avec toute la célérité et toutes les précautions convenables.

Les chaussées devront, autant que possible, être rétablies dans la même journée et remises dans le meilleur état.

Art. 8. — Le déchet résultant de la démolition et du rétablissement des chaussées sera couvert par des fournitures de matériaux neufs de la nature et de la qualité de ceux qui sont employés dans les dites chaussées.

Pour le rétablissement des chaussées pavées, au moment de la pose de la voie ferrée, il sera fourni, en outre, la quantité de boutisses nécessaire pour opérer ce rétablissement suivant les règles de l'art, en évitant l'emploi des demi-pavés.

Dans le cas où les voies ferrées seraient placées sur les trottoirs ou contre-allées en terre, il sera établi une chaussée empierrée pour la circulation des chevaux employés à l'exploitation.

Les fers, bois et autres éléments constitutifs des voies ferrées devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination.

Art. 9. — Les travaux seront exécutés sous le contrôle des ingénieurs de l'État.

Ils seront conduits de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sûreté de la circulation. Les chantiers seront éclairés et gardés pendant la nuit.

Les indemnités et dommages quelconques résultant des travaux de l'exploitation sont à la charge du concessionnaire.

Art. 10. — A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de voies assez étendues pour être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par les ingénieurs chargés du contrôle. Leur procès-verbal ne sera valable qu'après l'approbation du préfet.

Après cette approbation, l'adjudicataire pourra mettre en service les dites parties de voie et y percevoir le prix des places ci-après déterminés.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 11. — Les voies ferrées devront être entretenues constamment en bon état.

Cet entretien comprendra celui du pavage de l'entre-rail et des 45 centimètres qui servent d'accotements extérieurs aux rails, ainsi que l'entretien des empierrements établis sur les trottoirs et les contre-allées.

Lorsque, pour la construction et la réparation des voies ferrées, il sera nécessaire de démolir des parties pavées ou empierrées de la voie publique situées en dehors de la zone ci-dessus indiquée, il devra être pourvu à l'entretien de ces parties pendant une année, à dater de la réception provisoire des ouvrages exécutés. Il en sera de même pour tous les ouvrages souterrains.

Art. 12. — Il sera établi par l'adjudicataire, en nombre suffisant, des agents et des cantonniers qui seront chargés de la police et de l'entretien des voies ferrées.

Art. 13. — Les types des diverses voitures à mettre en service devront être soumis à l'approbation du préfet.

Les voitures destinées au transport des voyageurs seront du meilleur modèle, suspendues sur ressorts, garnies à l'intérieur de banquettes rembourrées et fermées à glaces. Leur largeur sera de 1m,98 au plus.

Ces voitures devront remplir les conditions de police réglées ou à régler pour les voitures qui servent au transport des personnes.

Il y aura des places de deux classes.

On se conformera, pour la disposition des places de chaque classe, aux mesures qui seront arrêtées par le préfet.

Art. 14. — L'entretien et la réparation des voies ferrées, avec leurs dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, seront soumis au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Le service de l'entretien de l'exploitation est d'ailleurs assujetti aux règlements généraux de police et de voirie intervenus ou à intervenir, et notamment à ceux qui seront rendus pour régler les dispositions, l'aménagement, la circulation et le stationnement des voitures.

TITRE III.

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 15. — La durée de la concession est fixée par l'acte de concession o par le résultat de l'adjudication.

Art. 16. — A l'expiration de la jouissance, le Gouvernement décidera, le concessionnaire entendu, si les voies ferrées seront maintenues en tout ou en partie, pour être l'objet d'une nouvelle concession.

Dans le cas du maintien des voies, les conditions de la nouvelle concession seront arrêtées après instruction.

Art. 17. — Dans le cas où le Gouvernement déciderait, au contraire, qu'à l'expiration du délai fixé par l'article 15, les voies devront être supprimées en tout ou en partie, les voies supprimées seront enlevées et les lieux remis dans l'état primitif par les soins et aux frais de l'adjudicataire, sans qu'il puisse prétendre à aucune indemnité.

Art. 18. — A défaut d'accomplissement, soit des prescriptions relatives à la présentation des projets ou à l'achèvement des travaux, soit des autres obligations qui sont imposées par le présent cahier des charges, l'administration pourra prononcer la déchéance.

Si la déchéance est prononcée, l'administration ordonnera, l'adjudicataire entendu, soit la suppression partielle ou totale des travaux, soit leur conservation et l'exploitation sur des bases qu'elle arrêtera.

Dans le cas de la suppression, les ouvrages seront démolis et les lieux remis dans l'état primitif par les soins et aux frais du concessionnaire, ainsi qu'il est dit ci-dessus.

Art. 19. — En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation, le concessionnaire sera tenu de prendre les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service et pour réorganiser ensuite une exploitation régulière.

Si, dans un délai de six mois, cette réorganisation ne peut s'effectuer, la déchéance pourra être légalement prononcée.

Art. 20. — Les dispositions des articles qui précèdent cesseraient d'être applicables et la déchéance ne serait pas encourue dans le cas où les obligations n'auraient pas été remplies par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS.

Art. 21. — Pour indemniser l'adjudicataire des dépenses et des charges de la présente concession, il lui est accordé, pour la durée de la concession, l'autorisation de percevoir des prix de transport qui seront déterminés par chaque voyageur, d'après le tarif ci-après :

	1e CLASSE.	2e CLASSE.
	fr. c.	fr. c.
Alger. Tous parcours entre les deux portes à la porte Bab-Azoum (1.520 mètres)	0,15	0,10
Alger à l'Agha, angle des deux routes (1.940 mètres)	0,15	0,10
Alger à Mustapha, angle du champ de manœuvres (2.778 mètres)	0,20	0,15
Alger à Belcourt, cimetière maure (4.172 mètres)	0,30	0,20
Alger au jardin d'essai, par les deux routes (5.246 mètres)	0,35	0,25
Alger au Ruisseau, par les platanes (6.184 mètres)	0,40	0,30
Alger au pont d'Hussein-Dey, par la route et la mer (6.122 mètres)	0,40	0,30
Alger au pont d'Hussein-Dey, par les Platanes et le Ruisseau (6.890 mètres)	0,40	0,30
Alger à la porte Bad-el-Oued (1.160 mètres)	»	»
Alger à l'hôpital Dey. } 2.000 mètres	0,20	0,15
Alger à la Salpêtrière. } 2.000 mètres		
Alger au cimetière	»	»
Alger à Saint-Eugène-Plateau (4.000 mètres)	0,25	0,20

Les enfants au-dessous de quatre ans, tenus sur les genoux, seront transportés gratuitement.

Il en sera de même des bagages et paquets peu volumineux susceptibles d'être tenus sur les genoux sans gêner les voisins et dont le poids n'excédera pas 15 kilogrammes.

Les autres paquets seront soumis à un tarif particulier qui sera fixé par l'administration et sur la proposition du concessionnaire.

Le matin et le soir, les dimanches et jours fériés exceptés, aux heures d'ouverture et de fermeture des ateliers, le prix des places de deuxième classe sera, si l'administration le requiert, abaissé au taux de 0f,10 pour toutes les distances. Les heures et les itinéraires auxquels ce transport à prix réduit sera applicable seront fixés par le concessionnaire.

Des voitures spéciales pourront, avec l'approbation préfectorale, être employées à ces transports.

Les enfants de quatre à sept ans seront transportés à moitié prix.

Les places d'impériale, si le modèle adopté en comporte, seront assimilées, pour le prix, aux places de seconde classe.

L'adjudicataire aura la faculté d'établir des abonnements dont les prix seront déterminés par lui.

Art. 22. — Dans le cas où le concessionnaire jugerait à propos d'abaisser tout ou partie des tarifs, les taxes réduites ne pourront être relevées qu'après un *délai* de trois mois.

Art. 23. — Au moyen de la perception de ces tarifs, le transport des voyageurs devra avoir lieu avec soin, exactitude et célérité; à cet effet, le concessionnaire devra mettre et entretenir en circulation, en toute saison, le nombre de voitures et de chevaux réclamé par les besoins du service, en se conformant aux arrêtés qui seront pris par le préfet. Ces arrêtés fixeront, le concessionnaire entendu, les heures d'ouverture et de fermeture de la ligne; si le service est continué après dix heures du soir, les prix pourront être augmentés jusqu'à concurrence de moitié.

Art. 24. — Les tarifs ci-dessus déterminés pourront être revisés tous les cinq ans, le concessionnaire entendu, dans les formes suivies pour leur établissement.

Art. 25. — A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à l'adjudicataire de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs sous quelque dénomination que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises ayant le même objet.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 26. — Les soldats et sous-officiers en uniforme seront transportés à moitié prix.

Art. 27. — Les fonctionnaires et les agents chargés de la surveillance de la voie seront transportés gratuitement, pour l'exercice de leurs fonction, sur toute la ligne.

TITRE VI.

REDEVANCE AU PROFIT DES COMMUNES.

Art. 28. — En représentation des droits de stationnement, le concessionnaire payera annuellement, par trimestre, la somme déterminée par l'acte de concession ou par le résultat de l'adjudication.

TITRE VII.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 29. — Une somme de 80.000 francs sera versée par les concurrents à la caisse des dépôts et consignations, à titre de cautionnement; elle ne sera remboursée à l'adjudicataire qu'après l'entier achèvement des travaux.

Art. 30. — Aucune indemnité ne pourra être réclamée par l'adjudicataire pour les causes ci-après :

Dommages aux voies ferrées occasionnées par le roulage ordinaire;

État de la chaussée et de l'influence pouvant en résulter pour l'entretien de ces voies;

Ouvertures de nouvelles voies de communication et établissement de nouveaux services de transport en concurrence avec celui du concessionnaire;

Trouble et interruption du service qui pourraient résulter, soit de mesures d'ordre et de police, soit de travaux exécutés sur la voie publique, tant par l'administration que par les compagnies ou les particuliers dûment autorisés.

Enfin, toute circonstance résultant du libre usage de la voie publique.

Art. 31. — En cas d'interruption des voies ferrées par suite des travaux exécutés sur la voie publique, le préfet prescrira les mesures nécessaires pour le rétablissement des communications.

Art. 32. — Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'autoriser sur la même ligne toute autre entreprise de transport usant de la voie ordinaire, et, en outre, d'accorder de nouvelles concessions de voies ferrées s'embranchant sur celles qui font l'objet du présent cahier des charges ou qui seraient établies en prolongement des mêmes voies. Moyennant le droit de péage qui sera convenu entre les intéressés, ou, en cas de désaccord, arrêté par le préfet, et les arrangements qu'ils prendront avec l'adjudicataire de la ligne qui fait l'objet du présent cahier des charges, les adjudicataires ou concessionnaires de ces embranchements ou prolongements pourront, sous la réserve de l'observation des règlements de police, faire circuler leurs voitures sur ces lignes, et réciproquement.

Dans le cas où les deux parties ne pourraient s'entendre sur l'exercice de cette faculté, le préfet statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre eux à cet égard.

Art. 33. — Le Gouvernement se réserve, en outre, le droit d'autoriser de nouvelles entreprises de transport sur les voies ferrées qui font l'objet du présent cahier des charges, à charge, par ces entreprises, d'observer les règlements de service et de police et de payer, au profit de l'adjudicataire, un droit de circulation qui sera arrêté par l'administration, sur la proposition de l'adjudicataire,

et qui ne pourra excéder la moitié ni être inférieur au tiers des tarifs; cette proposition sera soumise à la révision prévue à l'article 22.

Art. 34. — Les agents et cantonniers qui seront chargés de la police et de l'entretien des voies ferrées pourront être assermentés afin d'avoir qualité pour dresser des procès-verbaux.

Art. 35. — Comme toutes les concessions faites sur le domaine public, la présente concession est toujours révocable sans indemnité, en tout ou en partie, avant le terme fixé pour sa durée par l'article 15.

La révocation sera prononcée dans les formes suivies pour la concession.

L'adjudicataire ou ses ayants droit seront tenus de rétablir les lieux dans l'état primitif, à leurs frais.

Art. 36. — Toute notification ou signification adressée à l'adjudicataire sera valable lorsqu'elle aura été faite au secrétariat de la préfecture d'Alger.

Art. 37. — Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'administration au sujet de l'exécution ou de l'interprétation du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département d'Alger, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 38. — L'adjudicataire sera tenu de déposer à la préfecture d'Alger un plan détaillé des voies ferrées, telles qu'elles auront été exécutées.

Art. 39. — Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés.

Art. 40. — Les droits de timbre et d'enregistrement sont à la charge de l'adjudicataire.

(N° 306)

[8 mai 1875.]

Décret qui ouvre sur l'exercice 1875 un crédit de 1 million de francs, représentant une somme versée au Trésor par la ville de Dunkerque pour les travaux d'amélioration du port de commerce de cette ville.

(N° 307)

[8 mai 1875.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter et diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . . . .

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses

à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LYON.

	fr.
Projet d'un réservoir en maçonnerie de 4.000 mètres cubes et de voies pour le service du petit entretien à la gare de Lyon-Vaise, présenté le 8 septembre 1874, avec un détail estimatif montant à.	59.700

LIGNE DE DIJON A BELFORT.

Projet d'établissement de la deuxième voie entre Dôle et Franois, et de modifications dans les gares comprises entre ces deux points, présenté le 29 août 1874, avec un détail estimatif montant à. . .	2.350.000

LIGNE D'AIX A ANNECY.

Projet d'installation d'une grue roulante à la gare d'Annecy, présenté le 17 avril 1874, avec un détail estimatif montant à. . . .	16.600

LIGNE DE ROANNE A LYON, PAR SAINT-ÉTIENNE.

Projet d'établissement d'une fosse à piquer le feu et d'une prise d'eau avec réservoir à la gare de Pont-de-l'Ane, présenté le 28 octobre 1874, avec un détail estimatif montant à.	19.684

LIGNE DE LYON A AVIGNON.

Projet de construction, à la gare de la Guillottière, d'un bâtiment pour logements d'employés du service de la traction, présenté le 13 octobre 1874, avec un détail estimatif montant à.	55.000
Projet d'établissement d'un réservoir de 300 mètres cubes et de construction de lieux d'aisances de la gare de Vienne, présenté le 10 novembre 1874, avec un détail estimatif montant à.	17.000
Projet de construction d'une maison de garde au passage à niveau n° 345, présenté le 9 septembre 1874, avec un détail estimatif montant à.	6.000
Projet d'établissement de nouvelles voies ou d'allongement des voies existantes, à la station d'Andancette, au kilomètre 604, et aux gares de Saulce et de Donzère, présenté le 29 septembre 1874, avec des détails estimatifs montant ensemble à.	95.000
Projet de construction d'un bâtiment de petite vitesse avec lieux d'aisances et d'installation de deux grues hydrauliques à la gare de Valence, présenté le 10 novembre 1874, avec un détail estimatif montant à.	25.000
Projet de construction d'un bâtiment destiné aux bureaux de grande et de petite vitesse à la gare de Montélimart, présenté le 13 octobre 1874, avec un détail estimatif montant à.	18.000
Projet de pose de nouvelles voies avec plaques tournantes à la gare de Pierrelatte, présenté le 13 octobre 1874, avec un détail esti-	
A reporter.	2.661.984

	fr.
Report.	2.661.984
tif montant à.	24.000
Projet d'établissement d'une nouvelle voie de garage à la station de la Croisière, présenté le 3 octobre 1874, avec un détail estimatif montant à.	27.000
Projet d'agrandissement de la gare de Pioleuc, présenté le 30 octobre 1874, avec un détail estimatif montant à.	30.000
Projet d'un bâtiment avec machine alimentaire et de deux réservoirs à la gare d'Orange, présenté le 31 août 1874, avec un détail estimatif montant à.	68.000
Projet de construction d'un deuxième réservoir de 300 mètres cubes et d'une voie de transbordement à la gare d'Avignon, présenté le 10 novembre 1874, avec un détail estimatif montant à.	28.000
LIGNE DE BRIOUDE A ALAIS.	
Projet d'établissement d'un chemin latéral sur la gauche de la gare de Tempéras, présenté le 2 décembre 1873, avec un détail estimatif réglé à.	4.200
LIGNE D'AVIGNON A MARSEILLE.	
Projet d'établissement d'une voie de garage paire à la gare de Gravesan, présenté le 3 octobre 1874, avec un détail estimatif montant à.	19.000
Projet d'établissement de nouvelles voies impaires à la gare d'Arles, présenté le 30 septembre 1874, avec un détail estimatif montant à	47.700
Ensemble.	2.909.884

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 96 millions de francs énoncés à l'article 12 de la convention susmentionnée comme maximum de dépenses à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

Art. 2. — Est rapportée celle des dispositions du décret du 15 août 1870 qui approuve le projet d'un bâtiment avec machine alimentaire et de deux réservoirs à la gare d'Orange, ainsi que la dépense, évaluée à 35.000 francs.

(N° 308)

[17 mai 1875.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter et diverses dépenses à faire par la compagnie des chemin de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses

à faire par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE BORDEAUX A CETTE.

Projet d'établissement d'une scierie mécanique à la gare Saint-Jean, à Bordeaux, présenté le 18 décembre 1874, avec un détail estimatif montant à.	fr. c. 64.624,00
Projet d'achèvement du chemin latéral à la station de Freignac, présenté le 29 septembre 1874, avec un détail estimatif réglé à	1.024,80
Projet d'exécution de divers travaux à la gare de Saint-Macaire, présenté le 1er septembre 1874, avec un détail estimatif montant à.	27.188,00
Projet de divers travaux à exécuter dans la gare de Toulouse, présenté le 29 octobre 1874, avec un détail estimatif réglé à	199.516,80
Projet d'agrandissement des voies et quais à marchandises de la gare de Béziers, présenté le 30 octobre 1874, avec un détail estimatif montant à.	99.692,80
Projet d'acquisition de terrains nécessaires à l'agrandissement de la gare de Cette, présenté le 12 mars 1873, avec un détail estimatif réglé à.	5.223,46

LIGNE DE NARBONNE A PERPIGNAN.

Projet de modification des voies de la station de Leucate, présenté le 17 juillet 1874, avec un détail estimatif montant à. . .	21.745,92

RÉSEAU.

Projet d'établissement de guérites d'aiguilleurs dans un certain nombre de gares de l'ancien réseau, présenté le 23 juin 1874, avec un détail estimatif montant à..	11.200,00
Projet d'établissement de sonneries électriques à tous les disques d'entrée des stations de l'ancien réseau qui ne sont pas encore munis de ces appareils, présenté le 17 juin 1874, avec un détail estimatif montant à.	21.952,00
Ensemble.	452.167,78

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 30 millions de francs mentionnés à l'article 12 de la convention du 10 août 1868 comme maximum de dépenses complémentaires à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

(N° 309)

[21 mai 1875.]

Décret qui déclare d'utilité publique le rachat de la concession des puits desservant le chemin vicinal de grande communication, n° 18, du département de la Charente, dans les communes de la Chapelle et de Marcillac-Lanville.

(N° 310)

[22 mai 1875.]

Décret qui fixe le premier terme de payement de la subvention allouée sur les fonds du Trésor pour le chemin de fer d'intérêt local de Pons à Royan et à la Tremblade (Charente-Inférieure).

. . . . . .

Art. 1er. — Le premier terme de payement de la subvention ci-dessus de 750.300 francs, alloués sur les fonds du Trésor pour le chemin de fer d'intérêt local de Pons à Royan et à la Tremblade (Charente-Inférieure), qui avait été fixé au 15 janvier 1875 par le décret susvisé du 14 avril 1874, partira du 15 janvier 1874.

(N° 311)

[22 mai 1875.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter et diverses dépenses à faire sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE SAINT-GERMAIN-DES-FOSSÉS, A NÎMES.

	fr.
Projet de diverses modifications dans la gare d'Aigueperse, présenté le 6 septembre 1874, avec un détail estimatif montant à.	19.200
Projet de divers travaux à exécuter à la gare de Pontmort, présenté le 17 décembre 1874, avec un détail estimatif montant à. .	23.500
Projet d'établissement de quatre plaques tournantes dans la gare de Clermont, présenté le 25 août 1874, avec un détail estimatif montant à.	24.500
Projet de divers travaux à la même gare, présenté le 15 octobre 1874, avec un détail estimatif montant à.	50.000
Projet d'agrandissement des installations du service des marchandises à la gare de Langeac, présenté le 14 décembre 1874, avec un détail estimatif montant à.	56.000

LIGNE DE SAINT-ÉTIENNE AU PUY.

Projet de construction de trois aqueducs, présenté le 3 avril 1874, avec un détail estimatif montant à.	16.800
Ensemble.	190.000

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 7 millions énoncés à l'article 9 de la convention susmentionnée comme maximum des dépenses complémentaires à autoriser, dans un délai de dix ans, sur le nouveau réseau de la compagnie.

(N° 312)

[5 juin 1875.]

Décret qui autorise les concessionnaires du canal d'irrigation de la Bourne à dériver de la rivière de ce nom le volume d'eau nécessaire à l'alimentation de ce canal (Drôme).

(N° 313)

[5 juin 1875.]

Traité passé entre le département de la Seine et la compagnie des Tramways de Paris, pour l'établissement et l'exploitation du réseau

extérieur du sud des voies ferrées à traction de chevaux dans Paris et sa banlieue.

Le Président de la République française,

Vu le décret du 9 août 1873 (*), qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un réseau de voies ferrées à traction de chevaux dans Paris et sa banlieue, et concède au département de la Seine lesdites voies ferrées sous les clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret;

Vu, notamment, l'article 2 du dit cahier des charges, ainsi conçu :

« Le département de la Seine est autorisé à passer des traités « avec une ou plusieurs compagnies pour l'établissement et l'ex- « ploitation des différentes lignes. Ces traités devront assurer « l'exécution des clauses du présent cahier des charges. Ils seront « approuvés par décrets rendus en Conseil d'État. Le département « demeurera garant envers l'État de l'accomplissement des obli- « gations que le cahier des charges lui impose; »

Vu le traité passé par le département de la Seine, les 10 et 17 mars 1875, avec la compagnie des tramways de Paris (réseau sud), pour l'établissement et l'exploitation du réseau extérieur du sud des voies ferrées à traction de chevaux concédées par le décret ci-dessus visé;

Vu les délibérations du conseil général de la Seine, en date des 11 mai 1872, 14 et 23 février et 26 octobre 1874;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, en date des 18 janvier et 8 avril 1875;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, en date du 20 avril 1875;

Vu les lettres du préfet de la Seine, en date des 26 et 30 novembre 1874 et 17 mars 1875;

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvé le traité ci-dessus visé, passé entre le département de la Seine et la compagnie des tramways de Paris (réseau sud), pour l'établissement et l'exploitation du réseau extérieur du sud des voies ferrées à traction de chevaux dans Paris et sa banlieue. Ce traité restera annexé au présent décret.

(*) Voir *Annales* 1874, p. 303.

CAHIER DES CHARGES.

I.

OBJET DE LA CONCESSION.

Art. 1er. — Le réseau comprend les parties situées hors Paris des lignes ci-dessous décrites :

1° Une ligne partant de la ligne de ceinture au boulevard de Charonne, suivant la rue de Montreuil et aboutissant à la mairie de Montreuil ;

2° Une ligne partant de la rue de Lyon, à l'angle de l'avenue Daumesnil, et allant à Charenton par l'avenue Daumesnil jusqu'au chemin de grande communication, n° 15, à l'entrée de Saint-Mandé, suivant ensuite ce chemin et s'arrêtant en face de l'asile des convalescents, avec embranchement allant se relier à la ligne circulaire par la rue de Lyon, le boulevard Mazas et le pont d'Austerlitz ;

3° Une ligne partant de l'église Saint-Germain-des-Prés, suivant la rue de Rennes jusqu'au boulevard de Montparnasse, la rue Lecourbe, la rue Militaire, la rue de Vaugirard jusqu'à Issy, et, de ce point, par la route départementale, n° 74, jusqu'à Vanves et Clamart, et, d'autre part, par le boulevard de Montparnasse, le boulevard d'Enfer, la route d'Orléans et la route de Châtillon, jusqu'à Châtillon et Fontenay-aux-Roses ;

4° Une ligne partant du Collége de France, suivant la rue des Écoles, la rue Monge, l'avenue des Gobelins et la route d'Italie jusqu'au pied de la côte de Villejuif ;

5° Une ligne partant du boulevard de la Gare et suivant la rue Jeanne-Darc, la rue Patay, pour aller à l'entrée de Vitry en traversant Ivry, avec double embranchement sur le boulevard de la Gare, se reliant, d'une part, à la place d'Italie, à la ligne du Collége de France, de l'autre, au pont de Bercy, à la ligne circulaire.

Art. 2. — La compagnie des tramways extérieurs du sud sera soumise, pour l'exécution, pour la durée et la réception des travaux, aux clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs de travaux publics par le cahier des charges du 16 novembre 1866. Elle sera tenue d'exécuter à ses frais, risques et périls, tous les travaux prévus et non prévus, sans aucune exception ; de fournir, entretenir et renouveler le matériel nécessaire pour l'achèvement, l'exploitation et l'entretien des chemins de fer pendant toute la durée de la concession, le tout sans charge aucune pour l'administration, celle-ci ne pouvant, en aucun cas, ni à quelque titre que ce soit, être tenue à aucune dépense quelconque, ni à aucune indemnité, ni dommages envers les tiers, résultant soit de l'exécution des travaux, soit de l'exploitation régulièrement faite.

Art. 3. — La compagnie des tramways extérieurs du sud sera mise en possession de tous les éléments dont dispose l'administration au sujet des servitudes, conduites d'eau et de gaz, nivellements existants ou en projets, etc., moyennant quoi elle pourra s'assurer la possibilité d'exécuter tous les travaux nécessaires à l'établissement du réseau.

En conséquence, après cette vérification faite par la compagnie des tramways extérieurs du sud, l'administration ne pourra, dans quelque cas que ce soit, être rendue responsable des erreurs, imperfections et lacunes dont les plans et projets pourraient être entachés, ni des difficultés matérielles qui pourraient surgir dans l'exécution du réseau.

Art. 4. — La compagnie des tramways extérieurs du sud ne sera admise à réclamer aucune indemnité, ni à raison du dommage que le roulage ordinaire pourrait causer aux voies ferrées, ni à raison de l'état de la chaussée et de l'influence qu'il pourrait exercer sur la conservation et l'entretien des voies ferrées, ni à raison de l'ouverture de nouvelles voies de communication ou de l'établissement de nouveaux services de transport en concurrence avec celui qui lui est concédé par le présent cahier des charges, ni à raison du trouble et des interruptions de service qui pourraient résulter, soit des mesures temporaires d'ordre et de police, soit des travaux exécutés sur où sous la voie publique, tant par l'administration que par les compagnies ou les particuliers dûment autorisés, ni enfin pour une cause quelconque résultant du libre usage de la voie publique.

Art. 5. — Dans aucun cas, la compagnie des tramways extérieurs du sud ne sera recevable à invoquer le cas de force majeure pour quelque cause que ce soit, à moins que, dans les trois jours des événements ou circonstances d'où seraient nés les dommages, elle ne les ait dénoncés par écrit au préfet de la Seine.

Elle ne sera non plus recevable à se prévaloir des faits qu'elle croirait pouvoir imputer à l'administration ou à ses agents, soit pour réclamer des indemnités ou des dommages-intérêts, soit pour justifier l'inexactitude de l'une ou de l'autre de ses obligations, soit pour demander la remise de tout ou partie des amendes qu'elle aurait encourues, à moins que, dans les deux jours de leur date, elle n'ait dénoncé ces faits par écrit au préfet de la Seine, en signalant l'influence qu'ils auraient eue sur la marche des travaux ou sur l'exploitation.

II.

CONSTRUCTION.

Art. 6. — La voie sera double; elle pourra être simple dans les passages étroits et dans ceux où d'autres convenances rendraient cette restriction utile, partout enfin où le préfet le permettra ou le prescrira, la compagnie entendue.

Art. 7. — La largeur de la voie sera de 1m,44 entre les rails; l'emplacement, la disposition et les détails de construction des voies ferrées seront déterminés par le préfet de la Seine, sur le vu des plans détaillés présentés par la compagnie et dans lesquels on aura soin d'indiquer, avec autant d'exactitude que possible, les égouts, leurs bouches et regards, les conduites d'eau et de gaz, et toutes les circonstances de nature à influer sur la position de ces voies et la régularité des divers services qui peuvent en être affectés.

Il en sera de même des bureaux d'attente et de contrôle qui pourront être autorisés sur la voie publique.

En cours d'exécution et pendant la durée de la concession, la compagnie

des tramways extérieurs du sud pourra proposer des modifications aux dispositions adoptées, mais elles ne pourront être effectuées qu'avec l'approbation de l'administration.

De son côté, l'administration pourra ordonner d'office, dans la disposition des voies ferrées, les modifications dont l'expérience ou les changements à faire sur la voie publique feraient reconnaître la nécessité.

En aucun cas, ces modifications ne pourront donner ouverture à indemnité.

Art. 8. — Les voies ferrées seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique et sans aucune altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale de l'administration.

Les rails, dont l'administration déterminera la forme, le poids et le mode d'attache, seront compris dans un pavage qui régnera dans l'entre-rail et à 32 centimètres au moins au delà de chaque côté.

Art. 8 *bis*. — Dans le cas où le profil de certaines parties de voies publiques ne permettrait pas d'exploiter les tramways construits sur le sol même de ces voies, la compagnie des tramways extérieurs du sud pourra s'en écarter, en acquérant à ses frais, dans les formes prescrites par la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, les parcelles nécessaires à la déviation.

Art. 9. — La démolition des chaussées et l'ouverture de tranchées pour la pose et l'entretien des voies seront effectuées avec toute la célérité et toutes les précautions convenables, et conformément aux instructions des ingénieurs du service municipal et du département.

Les chaussées devront, autant que possible, être rétablies dans la même journée et remises dans le meilleur état.

En cas de négligence, de retard ou de mauvaise exécution, il y serait immédiatement pourvu aux frais de la compagnie des tramways extérieurs du sud, sans préjudice des poursuites qui pourraient être exercées contre elle pour contravention aux règlements de grande voirie et des dommages dont elle pourrait être passible envers les tiers en cas de dommage ou d'accident.

Le montant des avances sera recouvré par des rôles que le préfet de la Seine rendra exécutoires.

Art. 10. — Le déchet résultant de la démolition ou du rétablissement des chaussées sera couvert par des fournitures de matériaux neufs, de la nature et de la qualité de ceux qui sont employés pour ces chaussées, par les soins et aux frais de la compagnie des tramways extérieurs du sud.

Pour le rétablissement des chaussées pavées, au moment de la pose des voies ferrées, la compagnie sera tenue de fournir, en remplacement des pavés retranchés, la quantité de boutisses nécessaire pour opérer ce rétablissement suivant les règles de l'art, en évitant l'emploi des demi-pavés.

Art. 11. — Les fers, les bois et autres éléments constitutifs des voies ferrées devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination.

Art. 12. — La compagnie des tramways extérieurs du sud sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais les écoulements d'eau qui seraient arrêtés, suspendus ou modifiés par ses travaux.

Elle rétablira de même les voies de communication publiques ou particulières que ses travaux l'obligeraient à modifier.

Art. 13. — Les travaux d'établissement et d'entretien seront exécutés sous la surveillance des ingénieurs du service municipal et du département. Les chantiers devront être éclairés et gardés pendant la nuit. Les travaux seront conduits de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sûreté de la circulation.

Art. 14. — Les voies ferrées devront être achevées et le service mis en activité deux ans au plus après l'approbation du projet; mais la moitié du réseau au moins devra être exécutée la première année, c'est-à-dire que trois lignes sur cinq devront être achevées complétement à la fin de la première année.

En cas de désaccord avec la compagnie des omnibus sur le choix des lignes, l'administration statuera.

La concessionnaire devra présenter un projet général et un projet de détails de la première section dans un délai de trois mois, à dater du jour de la concession. Les projets de détails des autres sections devront être présentés trois mois avant le commencement de l'exécution.

A mesure que des travaux seront terminés sur des parties de voies de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que le préfet désignera. Le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par le préfet.

Après cette homologation, la compagnie des tramways extérieurs du sud pourra mettre en service les dites parties de voies et y percevoir le prix de transport et les droits de péage ci-après déterminés.

Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale du réseau concédé.

Lorsque les travaux compris dans la concession seront achevés, la réception générale et définitive aura lieu dans la même forme que les réceptions partielles.

III.

EXPLOITATION.

Art. 15. — Les voies ferrées seront constamment entretenues en bon état, aux frais de la compagnie des tramways extérieurs du sud et par ses soins.

Cet entretien comprendra celui du pavage de l'entre-rail et des 32 centimètres qui servent d'accotements extérieurs aux rails.

Tous les frais de main-d'œuvre quelconque du pavage des autres parties de la voie publique à remanier pour en raccorder convenablement le profil avec celui de cette même voie occupée par le chemin de fer seront supportés par la compagnie. Les travaux seront toujours exécutés sous la direction des ingénieurs de la ville ou du département, soit directement par la compagnie, soit, si elle le préfère, par les entrepreneurs et les ouvriers de l'administration. Dans ce dernier cas, les frais seront remboursés par la compagnie sur états approuvés par le préfet.

Tous les tuyaux, canaux, conduits et autres ouvrages souterrains devront

être respectés, et, dans le cas où l'administration permettrait d'apporter quelques changements à l'exécution des travaux de premier établissement ou d'entretien, ce ne sera qu'à la condition expresse que les raccordements et réparations nécessaires seront effectués immédiatement et aux frais de la compagnie.

Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront à la charge de la compagnie; ces frais seront réglés par le préfet, et la compagnie sera tenue d'en verser le montant dans la caisse du receveur central du trésor, pour être distribué à qui de droit.

Art. 16. — Les agents et cantonniers que la compagnie établira pour la police et l'entretien des voies ferrées pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux piqueurs et cantonniers des ponts et chaussées.

Art. 17. — Les diverses voitures, dont les types auront été proposés par le préfet de la Seine, ne pourront être mises en service qu'après l'approbation du préfet de police.

Il y aura des places de deux classes, si l'administration le juge nécessaire.

La traction se fera par chevaux, et ne pourra être modifiée sans l'assentiment de l'administration, qui pourra aussi, le cas échéant, prescrire tout autre mode de traction.

Art. 18. — L'exploitation des lignes de l'extérieur jusqu'aux points extrêmes fixés à l'intérieur par l'article 20 du cahier des charges sera faite par la compagnie des tramways extérieurs du sud aux conditions ci-dessus déterminées.

La compagnie des omnibus pourra, toutefois, avec l'autorisation du préfet de la Seine, intercaler dans les services venant de l'extérieur des services de voitures lui appartenant, mais circulant à l'intérieur seulement.

Les voitures de la compagnie des tramways extérieurs du sud ne pourront suivre que les lignes venant de l'extérieur et devront s'arrêter aux points fixés comme terminus de chaque ligne. Elles ne pourront suivre les voies s'embranchant à l'intérieur.

Art. 19. — Le préfet déterminera, la compagnie entendue, le nombre et les heures de départ sur chaque ligne, ainsi que la vitesse moyenne de la marche.

Il réglera, notamment, les passages des voitures sur les lignes exploitées par

DÉSIGNATION DES LIGNES.	DISTANCE kilométrique			TARIF de Paris aux fortifica		
	totale.	dans Paris.	hors Paris	sans correspondance.		av corre dan
				1re classe.	2e classe.	1re classe.
	mètres.	mètres.	mètres.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
De Montreuil à la place du Trône.	4.700	200	4 500	0.20	0,10	0,30
De Clamart à Saint-Germain-des-Prés.	7.500	3.500	4.000	0,30	0,15	0,30
De Fontenay à Saint-Germain-des-Prés.	8.300	3.800	4.500	0.30	0,15	0,30
De Villejuif au Collège de France.	7.200	4.000	3 200	0,30	0,15	0,30
De Vitry-Ivry au Collège de France et au pont d'Austerlitz.	8.900	4.000	4.900	0.30	0,15	0,30
De Charenton à la Bastille.	5.900	3.500	2.400	0,30	0,15	0,30

deux compagnies, comme il est dit au dernier paragraphe de l'article précédent, de telle sorte que les intervalles entre les passages des voitures soient égaux et qu'une compagnie ne puisse pas entraver l'exploitation de l'autre.

Art. 20. — Les tarifs maxima à percevoir par chaque compagnie sur chaque ligne ou sur chaque zone qu'elle exploite sont fixés par zone, conformément au tableau suivant :

Le tarif entier de chaque zone sera dû pour tout parcours partiel dans cette zone.

Les enfants au-dessous de quatre ans, tenus sur les genoux, seront transportés gratuitement. Il en sera de même des bagages et paquets peu volumineux, susceptibles d'être portés sur les genoux sans gêner les voisins et dont le poids n'excédera pas 10 kilogrammes.

Les voyageurs des diverses lignes de tramways auront droit, aux conditions indiquées dans le tableau du tarif qui précède, à une correspondance donnant un passage gratuit sur tout le parcours, soit de la ligne d'omnibus partant du point terminus de chaque ligne dans Paris, soit de toute autre ligne d'omnibus ou de tramways rencontrée sur le parcours, possédant un bureau de correspondance au croisement. De même, les voyageurs de ces dernières lignes d'omnibus recevront une correspondance donnant droit à un passage gratuit sur une seule ligne de tramways, mais jusqu'aux fortifications seulement.

En cas de modifications avantageuses, notamment d'élévation de tarif, consenties en faveur des concessionnaires du réseau des tramways extérieurs du nord et du réseau dans Paris, la compagnie des tramways extérieurs du sud pourra réclamer le bénéfice de ces modifications.

Art. 21. — La compagnie des tramways extérieurs du sud devra établir, sans que cela puisse troubler en rien le service des voyageurs, un service mixte ou par fourgons spéciaux pour le transport des paquets et articles de messagerie sur les points où l'administration en reconnaîtra la nécessité, la compagnie entendue.

Les prix maxima à percevoir pour ces transports seront payés à 5 centimes par 10 kilogrammes et par kilomètre, avec un minimum de 30 centimes, toute

POINTS intermédiaires.	DISTANCE kilométrique du point de départ dans Paris au point intermédiaire.	TARIF de Paris. au point intermédiaire. 1re classe.	TARIF de Paris. au point intermédiaire. 2e classe.	TARIF de Paris. au point extrême. 1re classe.	TARIF de Paris. au point extrême. 2e classe.	TARIF des fortifications au point intermédiaire. 1re classe.	TARIF des fortifications au point intermédiaire. 2e classe.	TARIF des fortifications au point extrême. 1re classe.	TARIF des fortifications au point extrême. 2e classe.	TARIF du point intermédiaire au point extrême. 1re classe.	TARIF du point intermédiaire au point extrême. 2e classe.
	mètres.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c	fr. c.	fr. c.	fr. c.
.....	»	»	»	0,40	0,20	»	»	0,20	0,10	»	»
.....	4.900	0,40	0,20	0,60	0,30	0,10	0,05	0,30	0,15	0,20	0,10
.....	4.900	0,40	0,20	0,60	0,30	0,10	0,05	0,30	0,15	0,20	0,10
.....	7.400	0,50	0,25	0,50	0,25	0,20	0,10	0,20	0,10	0,10	0,05
.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
.....	5.400	0,50	0,25	0,60	0,30	0,20	0,10	0,30	0,15	0,10	0,05
.....	»	»	»	0,50	0,25	»	»	0,20	0,10	»	»

être respectés, et, dans le cas où l'administration permettrait d'apporter quelques changements à l'exécution des travaux de premier établissement ou d'entretien, ce ne sera qu'à la condition expresse que les raccordements et réparations nécessaires seront effectués immédiatement et aux frais de la compagnie.

Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront à la charge de la compagnie; ces frais seront réglés par le préfet, et la compagnie sera tenue d'en verser le montant dans la caisse du receveur central du trésor, pour être distribué à qui de droit.

Art. 16. — Les agents et cantonniers que la compagnie établira pour la police et l'entretien des voies ferrées pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux piqueurs et cantonniers des ponts et chaussées.

Art. 17. — Les diverses voitures, dont les types auront été proposés par le préfet de la Seine, ne pourront être mises en service qu'après l'approbation du préfet de police.

Il y aura des places de deux classes, si l'administration le juge nécessaire.

La traction se fera par chevaux, et ne pourra être modifiée sans l'assentiment de l'administration, qui pourra aussi, le cas échéant, prescrire tout autre mode de traction.

Art. 18. — L'exploitation des lignes de l'extérieur jusqu'aux points extrêmes fixés à l'intérieur par l'article 20 du cahier des charges sera faite par la compagnie des tramways extérieurs du sud aux conditions ci-dessus déterminées.

La compagnie des omnibus pourra, toutefois, avec l'autorisation du préfet de la Seine, intercaler dans les services venant de l'extérieur des services de voitures lui appartenant, mais circulant à l'intérieur seulement.

Les voitures de la compagnie des tramways extérieurs du sud ne pourront suivre que les lignes venant de l'extérieur et devront s'arrêter aux points fixés comme terminus de chaque ligne. Elles ne pourront suivre les voies s'embranchant à l'intérieur.

Art. 19. — Le préfet déterminera, la compagnie entendue, le nombre et les heures de départ sur chaque ligne, ainsi que la vitesse moyenne de la marche.

Il réglera, notamment, les passages des voitures sur les lignes exploitées par

DÉSIGNATION DES LIGNES.	DISTANCE kilométrique			TARIF de Paris aux fortifications			
				sans correspondance.		avec correspondance.	
	totale.	dans Paris.	hors Paris	1re classe.	2e classe.	1re classe.	2e classe.
	mètres.	mètres.	mètres.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
De Montreuil à la place du Trône.	4.700	200	4 500	0,20	0,10	0,30	0,[illegible]
De Clamart à Saint-Germain-des-Prés.	7.500	3.500	4,000	0,30	0,15	0,30	0,[illegible]
De Fontenay à Saint-Germain-des-Prés.	8.300	3.800	4.500	0,30	0,15	0,30	0,[illegible]
De Villejuif au Collège de France.	7.200	4.000	3 200	0,30	0,15	0,30	0,[illegible]
De Vitry-Ivry au Collége de France et au pont d'Austerlitz.	8.900	4.000	4.900	0,30	0,15	0,30	0,[illegible]
De Charenton à la Bastille.	5.900	3.500	2.400	0,30	0,15	0,30	0,[illegible]

deux compagnies, comme il est dit au dernier paragraphe de l'article précédent, de telle sorte que les intervalles entre les passages des voitures soient égaux et qu'une compagnie ne puisse pas entraver l'exploitation de l'autre.

Art. 20. — Les tarifs maxima à percevoir par chaque compagnie sur chaque ligne et sur chaque zone qu'elle exploite sont fixés par zone, conformément au tableau suivant :

Le tarif entier de chaque zone sera dû pour tout parcours partiel dans cette zone.

Les enfants au-dessous de quatre ans, tenus sur les genoux, seront transportés gratuitement. Il en sera de même des bagages et paquets peu volumineux, susceptibles d'être portés sur les genoux sans gêner les voisins et dont le poids n'excédera pas 10 kilogrammes.

Les voyageurs des diverses lignes de tramways auront droit, aux conditions indiquées dans le tableau du tarif qui précède, à une correspondance donnant un passage gratuit sur tout le parcours, soit de la ligne d'omnibus partant du point terminus de chaque ligne dans Paris, soit de toute autre ligne d'omnibus ou de tramways rencontrée sur le parcours, possédant un bureau de correspondance au croisement. De même, les voyageurs de ces dernières lignes d'omnibus recevront une correspondance donnant droit à un passage gratuit sur une seule ligne de tramways, mais jusqu'aux fortifications seulement.

En cas de modifications avantageuses, notamment d'élévation de tarif, consenties en faveur des concessionnaires du réseau des tramways extérieurs du nord et du réseau dans Paris, la compagnie des tramways extérieurs du sud pourra réclamer le bénéfice de ces modifications.

Art. 21. — La compagnie des tramways extérieurs du sud devra établir, sans que cela puisse troubler en rien le service des voyageurs, un service mixte ou par fourgons spéciaux pour le transport des paquets et articles de messagerie sur les points où l'administration en reconnaîtra la nécessité, la compagnie entendue.

Les prix maxima à percevoir pour ces transports seront payés à 5 centimes par 10 kilogrammes et par kilomètre, avec un minimum de 30 centimes, toute

POINTS intermédiaires.	DISTANCE kilométrique du point de départ dans Paris au point intermédiaire.	TARIF de Paris. au point intermédiaire. 1re classe.	TARIF de Paris. au point intermédiaire. 2e classe.	TARIF de Paris. au point extrême. 1re classe.	TARIF de Paris. au point extrême. 2e classe.	TARIF des fortifications au point intermédiaire. 1re classe.	TARIF des fortifications au point intermédiaire. 2e classe.	TARIF des fortifications au point extrême. 1re classe.	TARIF des fortifications au point extrême. 2e classe.	TARIF du point intermédiaire au point extrême. 1re classe.	TARIF du point intermédiaire au point extrême. 2e classe.
	mètres.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c	fr. c.	fr. c.	fr. c.
.....	»	»	»	0,40	0,20	»	»	0,20	0,10	»	»
.....	1.900	0,40	0,20	0,60	0,30	0,10	0,05	0,30	0,15	0,20	0,10
.....	4.900	0,40	0,20	0,60	0,30	0,10	0,05	0,30	0,15	0,20	0,10
.....	7.400	0,50	0,25	0,50	0,25	0,20	0,10	0,20	0,10	0,10	0,05
.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
.....	5.400	0,50	0,25	0,60	0,30	0,20	0,10	0,30	0,15	0,10	0,05
.....	»	»	»	0,50	0,25	»	»	0,20	0,10	»	»

fraction de 10 kilogrammes comptant pour ce poids. Il sera perçu en plus 10 centimes pour expédition et frais d'enregistrement.

Les services par fourgons spéciaux ne pourront avoir lieu qu'aux heures fixées par le préfet.

Art. 22. — Chaque compagnie percevra le produit total des transports qu'elle effectuera, mais elle devra acquitter, sur les voies qu'elle n'aura pas établies un droit de passage calculé d'après les bases suivantes :

1° S'il s'agit de l'exploitation exclusive de la partie des lignes venant de l'extérieur construite à l'intérieur par la compagnie des omnibus, l'indemnité annuelle à payer à la compagnie des omnibus par la compagnie des tramways extérieurs du sud comprendra :

L'intérêt à 5 p. 100 du capital engagé dans la construction de la voie;

L'amortissement de ce capital, déterminé par la durée de la concession;

Le renouvellement de la voie, fixé par an à un vingtième du prix d'établissement, et le menu entretien, fixé à 1 franc par mètre de voie simple;

Une indemnité pour privation de trafic et abandon partiel des droits de la compagnie des omnibus concédés par la ville de Paris.

Le montant de cette indemnité sera fixé d'accord entre les deux compagnies. Elle ne pourra être inférieure à 3.000 francs ni supérieure à 7.000 francs par kilomètre. En cas de désaccord entre les deux compagnies, le conseil de préfecture prononcera.

La valeur du capital et des frais d'établissement de la voie sera arrêtée par le préfet, les compagnies entendues.

2° S'il s'agit de l'exploitation mixte par les compagnies, les articles groupés au paragraphe précédent formeront un prix par kilomètre et par année qui sera supporté par chaque compagnie exploitante au prorata du nombre de kilomètres parcourus par ses voitures.

3° S'il s'agit de l'exploitation par la compagnie des tramways extérieurs du sud des parties de voies qu'elle aurait posées dans Paris d'accord avec la compagnie des omnibus, et qu'elle utiliserait entièrement seule, il sera toujours dû à la compagnie des omnibus la redevance par kilomètre pour perte de trafic et cession de ses droits déterminée au § 1er.

Art. 23. — Toute correspondance délivrée par la compagnie des omnibus donne droit à un parcours gratuit sur une ligne de tramways jusqu'aux fortifications, et toute correspondance délivrée par la compagnie des tramways extérieurs du sud donne droit à un passage gratuit sur une ligne d'omnibus dans tout son parcours, avec cette réserve, toutefois, que les voyageurs de deuxième classe n'ont droit à la correspondance qu'en payant le tarif de la première classe. Ces services réciproques donneront lieu à un remboursement du prix des correspondances que devront se faire les compagnies. Toute correspondance reçue par la compagnie des tramways extérieurs du sud lui sera remboursée par la compagnie des omnibus au prix de 0f,10. Toute correspondance reçue par la compagnie des omnibus sera remboursée par la compagnie des tramways extérieurs du sud au prix de 0f,20.

Ces prix ne seront établis d'une manière ferme que jusqu'à la date fixée par l'article 27 qui va suivre pour le remaniement des tarifs; à ce moment, le

montant du remboursement des correspondances sera revisé d'accord avec les compagnies. En cas de désaccord, le conseil de préfecture statuera.

Art. 24. — L'administration pourra autoriser le transport des grosses marchandises que les compagnies effectueraient, soit avec des wagons spéciaux leur appartenant, soit en livrant le passage à d'autres personnes possédant un matériel conforme, en ce qui concerne l'usage de la voie, à celui adopté par les compagnies concessionnaires.

Dans ce cas, les taxes seront perçues par chaque compagnie pour la partie du réseau qu'elle aura construite. Le montant de ces taxes sera arrêté par le préfet de la Seine, les compagnies entendues. Il en sera de même pour la régularisation des heures, des délais et autres dispositions auxquelles ces transports donneront lieu.

Art. 25. — Dans le cas où l'administration, d'accord avec les compagnies, jugerait convenable de concéder l'exploitation totale de certaines lignes extérieures à la compagnie des omnibus, cette dernière payerait à la compagnie des tramways extérieurs du sud une redevance fixée d'après les bases établies à l'article 22, sauf celle relative à l'indemnité pour privation de trafic et cession partielle des droits de la compagnie des omnibus résultant de ses traités avec la ville.

Art. 26. — Le montant des remboursements que les compagnies auront à se faire sera arrêté mensuellement par le préfet de la Seine et immédiatement *exigible*.

En cas de retard dans les payements et après deux avertissements restés sans effet, il pourra être procédé au retrait de la concession, sans préjudice des poursuites de droit.

Dans ce cas, l'exploitation du réseau retirée à l'une des compagnies pourra être accordée, par voie de régie administrative, à l'autre compagnie jusqu'à ce qu'elle se soit couverte des sommes qui lui seraient dues par la compagnie déchue.

Art. 27. — Les tarifs ci-dessus déterminés pourront être revisés tous les cinq ans par l'administration, la compagnie des tramways extérieurs du sud entendue.

Art. 28. — Dans le cas où la compagnie jugerait à propos d'abaisser tout ou partie des tarifs, les taxes réduites ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois. Les changements devront être homologués par un arrêté du préfet.

Art. 29. — Au moyen de la perception de ces tarifs, la compagnie contracte l'obligation d'effectuer le transport du voyageur avec soin, exactitude et célérité, et, à cet effet, de mettre et d'entretenir en circulation, en toute saison, le nombre de voitures et de chevaux réclamé par les besoins du service, en se conformant aux prescriptions de l'administration, et cela sous peine de déchéance.

Tout arrêt au droit des voies transversales est formellement interdit.

Art. 30. — En cas d'interruption des voies ferrées par suite des travaux exécutés sur la voie publique, la compagnie, après avoir été entendue, pourra être tenue de rétablir provisoirement les communications, soit en déplaçant momentanément les voies, soit en les branchant l'une sur l'autre, soit en em-

ployant à la traversée de l'obstacle des voitures ordinaires qui puissent le tourner en suivant d'autres lignes.

Art. 31. — La compagnie se conformera en tout temps aux mesures d'ordre et de sécurité prescrites par l'autorité.

Si les mesures prescrites au présent cahier des charges dans l'intérêt de la sécurité de la circulation ordinaire sont ultérieurement reconnues insuffisantes, l'administration pourra en imposer d'autres auxquelles la compagnie devra se soumettre, comme si elles avaient été inscrites au cahier des charges.

Il est réservé à l'administration le droit de suspendre momentanément le service, et cela sans que la compagnie puisse prétendre à aucune indemnité, lorsque le passage serait rendu difficile :

1° Par des travaux sur ou le long de la voie, aux tuyaux, canaux, conduites et autres ouvrages souterrains existants, à construire ou à mettre en place;

2° Par un rassemblement considérable à l'occasion d'une fête, d'une revue, etc.

Lorsqu'il n'y aura pas urgence, la compagnie des tramways extérieurs du sud devra être prévenue de l'interruption au moins trois jours à l'avance.

En cas d'urgence, dont elle sera seule juge et sans recours contre elle, l'administration peut interdire immédiatement la circulation.

Art. 32. — A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la compagnie des tramways extérieurs du sud, sous les peines portées à l'article 419 du Code pénal, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transports de voyageurs, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises ayant le même objet.

IV.

CLAUSES ET CONDITIONS GÉNÉRALES.

Art. 33. — A l'expiration de la présente concession, qui prendra fin le 31 mai 1910, et par le seul fait de cette expiration, l'administration sera subrogée à tous les droits de la compagnie dans la propriété des voies ferrées.

Elle entrera immédiatement en jouissance de ces voies et de leurs dépendances établies sur la voie publique, et la compagnie des tramways extérieurs du sud sera tenue de lui remettre le tout en bon état d'entretien.

La compagnie lui remettra en outre, sans aucune indemnité, le matériel roulant, voitures, chevaux, harnais et toutes constructions établies sur la voie publique pour servir à l'exploitation.

Au moment de la signature du présent traité, la compagnie des tramways extérieurs du sud devra justifier du versement, dans la caisse de l'administration, d'une somme de 100.000 francs à compte sur le cautionnement de 500.000 francs auquel elle est assujettie.

Ce cautionnement de 500.000 francs devra être immédiatement, après l'approbation définitive du traité, complété soit en numéraire, soit en fonds publics, au cours du jour de l'approbation. S'il est en numéraire, ce cautionnement portera intérêt au taux de 3 p. 100. Il sera remboursé à la compagnie

immédiatement après la réception des travaux, sauf une somme de 100.000 fr. qui restera entre les mains de l'administration, à titre de garantie, jusqu'à l'expiration de la concession.

Art. 34. — Dans le cas où l'administration déciderait, au contraire, que les voies ferrées doivent être supprimées en tout ou en partie, la compagnie des tramways extérieurs du sud serait tenue d'enlever les voies ferrées et de remettre les lieux dans leur état primitif, le tout à ses frais.

Il en serait de même en cas de révocation avant l'expiration de la concession, ou de suppression ordonnée à la suite de déchéance.

Art. 35. — L'administration se réserve expressément le droit d'autoriser, la compagnie entendue, sur la même ligne, toute autre entreprise de transport en commun ou autre usant de la voie ordinaire, et, en outre, d'accorder de nouvelles concessions de voies ferrées s'embranchant sur celles qui font l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établies en prolongement des mêmes voies.

Moyennant le droit de péage qui sera fixé par l'administration, ainsi qu'il est dit à l'article 24, et les arrangements qu'ils prendront avec le concessionnaire de la ligne principale, les concessionnaires de ces embranchements ou prolongements pourront, sous la réserve de l'observation des règlements de police, faire circuler leurs voitures sur cette ligne, et réciproquement. Toutefois, le matériel devra être conforme, en ce qui concerne les conditions d'usage de la voie, à celui du concessionnaire de la ligne principale.

Dans le cas où les compagnies ne pourraient s'entendre sur l'exercice de cette faculté, le préfet de la Seine statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Les concessions nouvelles pourront être faites en vue des services publics ou particuliers, notamment pour mettre en communication, par la voie des tramways, les établissements industriels entre eux et avec les gares de marchandises des chemins de fer. Toutefois, si, à raison de la nature des transports provenant des embranchements, il devenait nécessaire de modifier la disposition des voies sur certaines parties du parcours, l'administration pourrait ordonner ces modifications aux frais des services publics ou particuliers qui devront en profiter, mais sans que cela pût nuire en rien à l'exploitation concédée par le présent cahier des charges, les concessionnaires restant libres d'exécuter eux-mêmes les travaux prescrits par l'administration.

Art. 36. — Comme toutes les concessions faites sur le domaine public, la présente concession est toujours révocable avant le temps fixé pour sa durée par l'article 33.

Mais la révocation ne pourra être prononcée que dans les formes de la présente concession.

Art. 37. — Faute par la compagnie des tramways extérieurs du sud d'avoir présenté ses projets ou d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux dans les délais fixés, et faute aussi par elle de remplir les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et dans ce cas l'administration, sauf le cas prévu à l'article 39, suivant qu'elle le jugera convenable, ordonnera la suppression pure et simple des travaux aux frais de la compagnie, ou leur adjudication, laquelle sera ouverte sur les

clauses du présent cahier des charges et sur une mise à prix des ouvrages construits, des matériaux approvisionnés, des portions de chemin déjà mises en exploitation.

La compagnie des tramways extérieurs du sud, déchue, recevra, dans le dernier cas, du nouveau concessionnaire la valeur que l'adjudication aura déterminée.

Art. 38. — En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation des voies ferrées, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la compagnie des tramways extérieurs du sud, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie de tramways extérieurs du sud n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, la déchéance pourra être prononcée par le ministre des travaux publics.

En cas de déchéance, le cautionnement versé restera acquis à l'administration.

Art. 39. — Les dispositions des articles précédents relatives à la déchéance de la compagnie des tramways extérieurs du sud ne lui seraient pas applicables, si le retard ou la cessation des travaux ou l'interruption de l'exploitation provenaient de force majeure régulièrement constatée.

Dans le cas où la construction de la partie du réseau extérieur établie en prolongement du réseau intérieur serait empêchée par des causes indépendantes de la volonté de la compagnie des tramways du sud, celle-ci ne pourrait être en aucune façon rendue responsable, ni soumise à aucune indemnité envers la compagnie des omnibus.

Art. 40. — La compagnie des tramways extérieurs du sud demeure soumise aux règlements généraux de police et de voirie intervenus ou à intervenir, et notamment à ceux qui seront rendus pour régler les dispositions, l'aménagement, la circulation et le stationnement des voitures du nouveau service. Un règlement spécial de police contiendra l'obligation pour les voitures ordinaires de se garer à l'approche des voitures des tramways.

Les ingénieurs et agents chargés de la surveillance de la voie seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

Art. 41. — La compagnie des tramways extérieurs du sud devra faire élection de domicile à Paris. Dans le cas de non-élection, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle aura été faite au secrétariat général de la préfecture de la Seine.

Art. 42. — Les contestations qui s'élèveront entre la compagnie des tramways extérieurs du sud et l'administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 43. — La compagnie des tramways extérieurs du sud sera tenue de déposer, aux préfectures de la Seine et de police, un plan détaillé de ses voies ferrées, telles qu'elles auront été exécutées.

Art. 44. — M. *de Freitas-Reys*, au nom de la compagnie des tramways extérieurs du sud, s'engage à réaliser et à verser, dans la maison de banque

qui lui sera désignée, avant le 31 octobre 1874, une somme de 2 millions et demi, qui comprendra les 400.000 francs formant complément du cautionnement, le surplus devant être affecté à l'exécution des travaux et ne pouvant être restitué par le dépositaire qu'avec l'assentiment du préfet de la Seine.

Faute par lui d'avoir satisfait à cet engagement dans le délai ci-dessus indiqué, le présent traité sera nul de plein droit et la somme de 100.000 francs versée au moment de la signature du présent traité restera définitivement acquise à l'administration.

Accepté, au nom de la compagnie des tramways extérieurs du sud, par le soussigné, qui s'engage à exécuter les clauses du présent traité, ainsi que celles du cahier des charges de la concession faite au département de la Seine par décret du 9 août 1873, dont il déclare avoir parfaite connaissance.

Signé P. S. DE FREITAS-REYS.

Accepté, au nom du département de la Seine, et conformément à la délibération du conseil général en date du 11 mai 1872, et à l'avis de la commission spéciale, en date du 23 février 1874, par le préfet de la Seine.

Paris, le 10 mars 1874.

Signé FERDINAND DUVAL.

Accepté par M. *Harding*, soussigné, qui demande à être substitué au lieu et place de M. *de Freitas-Reys*, et s'engage à exécuter les clauses du présent traité, ainsi que celles du cahier des charges de la concession faite au département de la Seine par décret du 9 août 1873, et, en outre, à se conformer aux conditions indiquées par la commission spéciale dans sa séance du 26 octobre 1874.

Le soussigné déclarant avoir parfaite connaissance de toutes les pièces ci-dessus énoncées.

Signé HARDING.

Accepté, au nom du département de la Seine, la substitution de M. *Harding* au lieu et place de M. *de Freitas-Reys*, conformément à l'avis de la commission spéciale, en date du 26 octobre 1874, par le préfet de la Seine.

Paris, le 28 octobre 1874.

Signé FERDINAND DUVAL.

Accepté, au nom de la compagnie des tramways de Paris (réseau sud) formée par M. *Harding*, conformément aux clauses du présent cahier des charges, par le président du conseil d'administration et l'administrateur délégué de la compagnie, en vertu d'une délibération du conseil d'administration, en date du 25 janvier 1875.

Les soussignés s'engagent à exécuter les clauses du présent traité, ainsi que celles du cahier des charges de la concession faite au département de la Seine par décret du 9 août 1873, et, en outre, à se conformer aux conditions indiquées par la commission spéciale dans sa séance du 26 octobre 1874, déclarant avoir parfaite connaissance de toutes les pièces ci-dessus énoncées.

Paris, le 10 mars 1875.

Signé Comte DELAMARRE,
PETIT-BERGONZ.

Accepté, au nom du département de la Seine, par le préfet soussigné.
Paris, le 17 mars 1875.

Signé FERDINAND DUVAL.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 5 juin 1875, enregistré sous le n° 373.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,
Signé DE BOUREUILLE.

(N° 314)

[5 juin 1875.]

Expropriation de terrains pour l'établissement d'un port sec (Hautes-Pyrénées).

Décret portant ce qui suit :

Art. 1er. — Sont soumis à l'expropriation, pour l'établissement, à proximité de la gare de Tarbes, d'un port sec destiné à l'embarquement et au débarquement des troupes et du matériel militaire, les terrains sis au lieu dit *Laubadère*, sur le territoire de la commune de Tarbes (Hautes-Pyrénées), et dont la désignation suit :

CADASTRE.		NOMS, PRÉNOMS ET DEMEURES des propriétaires réels ou présumés tels.	CONTENANCE à occuper.
Sections.	Numéros.		
A	345	Dupont (Jean-Pierre), rue de Pau, n° 77. . . .	4a 99ca
A	343	Betbèze (François), à Bordères.	3 09
A	346	Dizac (Pierre), mineur.	26 63
A	355		
A	347	Barat (Jean-Pierre), rue de l'Agriculture, n° 6.	8 35
A	348	Michon et Laroque.	17 04
A	354c		
A	354b	Barrère (Michel), rue des Cultivateurs, n° 19. .	27 08
A	354a		
A	353	Bernet (Jean-Pierre), rue de Pau, n° 39.	7 71
A	352	Laroque (Jean) aîné, rue de Bordères, n° 17. .	0 06
A	198	Dumestre (Joseph), à Tarbes.	8 65

Art. 2. — Les expropriations devront être accomplies dans un délai de six mois, à partir de la promulgation du présent décret.

(N° 315)

[5 juin 1875.]

Bac de Chancia (Jura). — Application de tarif.

Décret portant ce qui suit :

Art. 1er. — Le tarif approuvé par décret du 8 décembre 1851 pour le bac de Condes, sur la rivière de Bienne (Jura), est et demeure applicable au nouveau bac établi sur la même rivière, à Chancia, dans la commune de ce nom (Jura).

Art. 2. — Sont exempts des droits de péage les administrateurs, magistrats, fonctionnaires publics et autres personnes énumérées au tarif relaté à l'article précédent, et qui, aux termes du cahier des charges de l'adjudication des dits droits, sont affranchis de toute obligation à cet égard.

(N° 316)

[9 juin 1875.]

Construction d'un pont sur la rivière de Vienne (Vienne).

Art. 1er. — Est déclarée d'utilité publique la construction, dans la commune de Bonnes (Vienne), pour le passage du chemin vicinal d'intérêt commun, n° 59, d'un pont en maçonnerie sur la rivière de Vienne, conformément au plan ci-annexé dressé le 6 janvier 1875.

Art. 2. — Est acceptée la soumission ci-dessus visée par laquelle la société des actionnaires du pont de Bonnes, constituée par acte notarié du 21 août 1868, s'engage à exécuter tous les travaux nécessaires à l'établissement du dit pont, aux clauses et conditions du cahier des charges.

Art. 3. — Il sera pourvu aux frais de construction du pont et de ses abords et dépendances au moyen :

1° Du fonds social, fixé à 74.500 francs et représenté par 149 actions de 500 francs chacune;

2° Du produit de souscriptions particulières s'élevant à 15.000 f.;

3° D'une allocation de 5.000 francs sur les fonds départementaux;

4° D'une somme de 5.000 francs à fournir par la commune d Bonnes.

Art. 4. — La société concessionnaire, substituée aux droits e obligations de l'administration, conformément à l'article 63 de l loi du 3 mai 1841, est autorisée à acquérir, s'il y a lieu, par voi d'expropriation pour cause d'utilité publique, les immeubles o portions d'immeubles dont l'occupation est nécessaire à l'exécu tion des travaux.

Art. 5. — A compter du jour où le passage du pont sera livr au public et pendant une durée qui ne pourra excéder quatre vingt-dix années, il sera perçu un péage suivant le tarif ci-après

	fr. c.
Pour une personne à pied, chargée ou non.	0,05
Cheval ou mulet et son cavalier, valise comprise.	0,10
Cheval ou mulet chargé.	0,05
Cheval ou mulet non chargé.	0,05
Ane ou ânesse chargé.	0,05
Cheval, mulet, bœuf ou vache ou âne employé au labour ou allant au pâturage, aller et retour compris.	0,05
Bœuf ou vache appartenant à des marchands et destiné à la vente. .	0,10
Veau ou porc.	0,03
Mouton, brebis, bouc, chèvre, cochon de lait.	0,03
Lorsque les moutons, brebis, boucs, chèvres, iront au pâturage, on ne payera que la moitié du droit; lorsque les moutons, brebis, boucs, chèvres, cochons de lait, seront au-dessus de cinquante, le droit sera diminué d'un quart.	
Le conducteur de mulets, chevaux, ânes et bœufs.	0,05
Voiture suspendue, attelée d'un cheval ou mulet, conducteur compris.	0,05
Les voyageurs passant en voiture payeront séparément par tête comme une personne à pied.	
Charrette chargée, attelée de deux chevaux ou mulets, ou quatre bœufs, conducteur compris.	0,40
Charrette chargée, attelée d'un cheval ou mulet, ou deux bœufs. . . .	0,30
Charrette chargée, attelée de trois chevaux, et le conducteur.	0,50
Charrette à vide, attelée de trois chevaux, et le conducteur.	0,25
Charrette employée au transport des engrais ou à la rentrée des récoltes, attelée d'un cheval ou de deux bœufs, et le conducteur. . . .	0,15
Charrette à vide, employée au transport des engrais ou à la rentrée des récoltes, attelée d'un cheval ou deux bœufs, et le conducteur.	0,13
Charrette chargée ou non chargée, attelée seulement d'un âne ou ânesse, et le conducteur.	0,13
Chariot de roulage à quatre roues chargé, attelé d'un cheval ou mulet, et le conducteur.	0,30
Chariot de roulage à quatre roues chargé) attelé de deux chevaux, et le conducteur.	0,40

	fr. c.
Chariot de roulage à quatre roues chargé, attelé de trois chevaux, et le conducteur.	0,50
Chariot de roulage à quatre roues à vide, attelé d'un cheval, et le conducteur.	0,13

Art. 6. — Sont exempts des droits de péage :

Le préfet du département, le sous-préfet de l'arrondissement, ainsi que leurs gens et leurs voitures ;

Les ministres des différents cultes reconnus par l'État, les magistrats de l'ordre judiciaire dans l'exercice de leurs fonctions et leurs greffiers.

Les ingénieurs et les conducteurs des ponts et chaussées, les agents voyers, les cantonniers, les employés des contributions indirectes, les agents forestiers, les préposés et agents des douanes, les employés des lignes télégraphiques, les commissaires de police, les gardes champêtres, la gendarmerie, dans l'exercice de leurs fonctions ;

Les militaires de tout grade voyageant en corps ou séparément, à la charge par eux, dans ce dernier cas, de présenter une feuille de route ou un ordre de service, les courriers du Gouvernement, les malles-poste, les facteurs ruraux faisant le service des postes de l'État ; les pompiers et les personnes qui, en cas d'incendie, iraient porter secours d'une rive à l'autre, ainsi que le matériel nécessaire ; les élèves allant à l'école ainsi qu'à l'instruction religieuse ou en revenant ;

Les prestataires avec leurs attelages se rendant sur les ateliers des chemins vicinaux pour la libération de leurs prestations ou en revenant ;

Les prévenus ou condamnés conduits par la force publique, ainsi que leur escorte.

(N° 317)

[15 juin 1875.]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Moutiers à Albertville.

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de Moutiers à Albertville.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme

non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution du dit chemin ne sont pas accomplies dans le délai de quatre ans, à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département de la Savoie est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément aux conventions passées, les 25 février 1873, 4 août 1874 et 6 avril 1875, avec le sieur *Théodore de Saint-Pierre* ès noms qu'il agit, ainsi qu'aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à ces conventions.

Des copies certifiées de ces convention et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

Art. 3. — Il est alloué au département de la Savoie, sur les fonds du Trésor, par application de l'article 5 de la loi précitée du 12 juillet 1865, et sous la réserve de l'inscription préalable d'un crédit au budget des travaux publics, une subvention de 700.000 francs.

Cette subvention sera versée en termes semestriels égaux, dont le nombre et les époques seront fixées ultérieurement par un décret délibéré en Conseil d'État.

Le département devra justifier, avant le payement de chaque terme, d'une dépense, en achats de terrains, travaux et approvisionnements sur place, triple de la somme à recevoir.

Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux.

Art. 4. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics, de concert avec le ministre de l'intérieur et après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

Art. 5. — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation du chemin dont il s'agit, comprenant les dépenses de premier établissement et d'exploitation et les recettes brutes, sera remis tous les trois mois, au préfet du département, qui l'enverra au ministre des travaux publics, pour être inséré au *Journal officiel*.

Art. 6. — Le vice-président du conseil, ministre de l'intérieur, et le ministre des travaux publics, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

CONVENTION.

L'an 1873, le 25 du mois de février,

Entre M. *Jacques de Tracy*, préfet du département de la Savoie, agissant au nom du département, et en vertu :

1° De la loi du 12 juillet 1865 ;

2° De la loi du 10 août 1871 ;

3° Des délibérations du conseil général du département, en date des 29 août 1872 et 17 février 1873 ;

Délibérations par lesquelles il est appelé à donner la concession d'un chemin de fer de Moutiers à Albertville et à la frontière du département de la Haute-Savoie, et sous réserve de la déclaration d'utilité publique du dit chemin et de l'autorisation d'exécuter les travaux par décret du Président de la République,

D'une part,

Et M. *Théodore de Saint-Pierre*, propriétaire, demeurant à Paris, rue Duras, n° 3, contractant en son propre et privé nom et au nom de M. *Léopold de la Vallée-Poussin*, maître de forges et administrateur du Crédit rural de France, demeurant à Paris, place Vendôme, n° 16 ; *Charles Gillot*, banquier, demeurant à Paris, rue Lepelletier, n° 49 ; le vicomte *Antoine de Pons*, banquier, demeurant à Paris, rue de Provence, n° 1,

Suivant une procuration en brevet, en date du 15 février 1873, reçue par Me *Charles-Hubert Lamontagne* et son collègue, notaires à Paris, laquelle sera annexée à la présente convention, le dit M. *de Saint-Pierre* et ses trois mandants agissant tous solidairement et faisant, pour les présentes, élection de domicile au secrétariat général de la préfecture, à Chambéry,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet du département de la Savoie concède, pour une période de quatre-vingt-dix-neuf ans, à MM. *Léopold de la Vallée-Poussin*, *Charles Gillot*, le vicomte *Antoine de Pons* et *Théodore de Saint-Pierre*, qui l'acceptent tous solidairement, l'exécution et l'exploitation d'un chemin de fer de Moutiers à Albertville et à la frontière du département de la Haute-Savoie, pour être continué ensuite sur Annecy, par Faverges, conformément au tracé indiqué dans l'avant-projet soumis à l'enquête, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé et aux délibérations du conseil général, en date des 29 août 1872 et 17 février 1873.

Art. 2. — MM. *Léopold de la Vallée-Poussin*, *Charles Gillot*, *Antoine de Pons* et *Théodore de Saint-Pierre* s'engagent à exécuter, à leurs frais, risques et périls, le chemin de fer qui fait l'objet de la présente concession, et à se conformer, pour la construction et l'exploitation du dit chemin, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus mentionné et des délibérations du conseil général, en date des 29 août 1872 et 17 février 1873, contenant les traités déjà souscrits avec la commission départementale.

Ils déclarent, en outre, ici, avoir reçu une copie certifiée conforme de ces délibérations, dont lecture leur a été faite, et en avoir une parfaite connaissance.

Une copie, visée par eux, des dites délibérations restera annexée aux présentes.

Art. 3. — Pour l'exécution et l'exploitation du chemin de fer concédé, MM. *de la Vallée-Poussin*, *Gillot*, *de Pons* et *de Saint-Pierre* engagent solidairement leur garantie personnelle, se réservant le droit de former une société anonyme à laquelle ils transféreront les droits et les obligations de la présente concession, et ce en se conformant aux lois existantes sur la matière.

Art. 4. — La subvention totale pour la ligne dont il s'agit est fixée à 2 millions de francs et se répartit comme il suit :

Par l'État, 1 million de francs;

Par le département, 700.000 francs;

Par les communes, 200.000 francs;

Par les divers intéressés, en cessions gratuites de terrain, prestations de matériaux et souscriptions particulières, 100.000 francs.

Art. 5. — Le payement des subventions précitées aura lieu conformément aux conditions adoptées par les délibérations du conseil général, des 29 août 1872 et 17 février 1873.

La subvention de l'État sera payée sur les crédits ouverts à cet effet, conformément à la loi du 12 juillet 1865, sans garantie par le département.

Le montant des subventions en argent à la charge des communes sera centralisé dans la caisse départementale, pour être payé aux concessionnaires aux époques et suivant le mode convenus.

La subvention de 100.000 francs, représentant les terrains cédés gratuitement, les prestations de matériaux et les souscriptions particulières, sera réalisée par les concessionnaires, à leurs risques et périls, sans recours contre le département.

Art. 6. — La présente convention ne sera valable qu'après que les concessionnaires nous auront présenté un reçu en bonne forme du versement fait par eux, au trésor public, d'une somme de 200.000 francs en rentes sur l'État, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges, lequel reçu sera annexé à la présente.

Art. 7. — Il est bien entendu entre les parties contractantes que la convention passée entre la commission départementale et les concessionnaires, le 5 août 1872, ainsi que les modifications introduites dans cette convention par la délibération du conseil général du 29 août 1872, de même que le traité supplémentaire souscrit avec la commission départementale, le 7 janvier 1873, et approuvé par la délibération du conseil général du 17 février 1873, auront leur plein et entier effet d'après les termes de ces traités et délibérations.

Art. 8. — Les frais de timbre et d'enregistrement au droit fixe, payables après le décret d'autorisation, plus les décimes additionnels, sont à la charge des concessionnaires.

La présente convention, à laquelle sont annexés le cahier des charges et les délibérations du conseil général, est faite en double exemplaire, qui a été remis à chacune des parties, en l'hôtel de la préfecture, à Chambéry, les jour, mois et an que dessus.

Extrait du procès-verbal de la séance du 29 août 1872.

Au nom de la commission spéciale du chemin de fer, M. *Bel* lit un rapport au sujet du chemin de fer de la Tarentaise, dont les conclusions tendent :

1° A approuver la convention passée par la commission départementale, le 5 août 1872, avec MM. *de la Vallée, Gillot, de Pons* et *de Saint-Pierre*, en ce qu'elle n'a pas d'opposé aux articles adoptés nouvellement ou modifiés;

2° A approuver les articles nouvellement arrêtés et à déléguer à la commission départementale les pouvoirs nécessaires pour en faire l'objet d'une convention supplémentaire qui se trouve dès aujourd'hui définitivement approuvée ;

3° A prendre acte des lettres du Crédit rural de France, en date du 24 août 1872, qui devront être insérées à la suite des conventions et certifiées conformes par MM. les concessionnaires.

La convention passée à la date du 5 août est ainsi conçue :

« Entre la commission départementale de la Savoie, chargée par le conseil « général de traiter pour l'établissement d'un chemin de fer d'Annecy à Mou- « tiers, par Faverges et Albertville (section du département de la Savoie), « d'une part,

« Et, d'autre part, MM. *Léopold de la Vallée-Poussin*, maître de forges et « *administrateur* du Crédit rural de France, demeurant place Vendôme, n° 18, « à Paris; *Charles Gillot*, banquier, rue Lepelletier, n° 49; le vicomte *de* « *Pons*, banquier, rue de Provence, n° 1; *Théodore de Saint-Pierre*, propriétaire, rue de Grenelle, n° 42, agissant tous solidairement,

« Il a été convenu ce qui suit :

« Art. 1er. — La commission départementale accorde à MM. *de la Vallée-* « *Poussin, Gillot, de Pons* et *de Saint-Pierre*, sur toute l'étendue du terri- « toire de la Savoie, la concession d'un chemin de fer d'intérêt local d'Annecy « à Moutiers, par Faverges et Albertville.

« Art. 2. — La ligne pourra être exécutée à une seule voie.

« Art. 3. — Les travaux seront commencés après que le décret d'expro- « priation pour cause d'utilité publique aura été rendu par l'État, et simulta- « nément avec ceux que la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée doit exécuter « entre Chamousset et Albertville, de telle sorte que les deux ouvertures « d'exploitation puissent se produire à la même époque.

« Quant au parcours accordé, par le présent traité, d'Albertville vers An- « necy, jusqu'à la limite du département, il reste entendu que son exécution « est subordonnée à l'obtention du prolongement soumissionné par les sus- « nommés auprès du département de la Haute-Savoie.

« Art. 4. — Les concessionnaires se chargent de toutes les dépenses, soit « pour acquisitions de terrains, construction de la voie, achat de matériel, frais « de surveillance et d'études, et tous autres auxquels pourrait donner lieu « l'établissement de la voie projetée.

« Art. 5. — La subvention totale pour la ligne dont il s'agit est fixée à « 2 millions de francs, et sera répartie comme suit :

« Par l'État, 1 million de francs;

« Par le département et les communes, 800.000 francs ;

« Par les communes et les particuliers, en cessions volontaires de terrains, « 200.000 francs, dont 100.000 seulement garantis par le département. Les « concessionnaires s'engagent, en outre, à imputer sur les 600.000 francs à la « charge du département et des communes toutes les souscriptions ou presta- « tions, charroix, fournitures de bois, ballast et matériaux propres à la construc- « tion du chemin de fer.

« L'évaluation de ces souscriptions en nature et celle des terrains cédés sera « fixée par experts convenus entre les parties.

« Art. 6. — La subvention ci-dessus sera payée par cinquième et par an, « à partir du commencement des travaux. Les payements à faire par l'État « précéderont ceux du département. Avant la remise de chaque mandat de « payement, un état de situation, visé par M. l'ingénieur en chef du départe- « ment, sera produit, présentant un montant de travaux effectués pour une « somme double de celle à payer. En cas de non-payement des annuités dans « le délai d'un mois, à partir de la production de l'état de situation, l'intérêt de « 5 p. 100 l'an sera dû de plein droit.

« Art. 7. — Les concessionnaires verseront à la caisse des dépôts et consi- « gnations un cautionnement qui sera fixé par le cahier des charges, en pro- « portion de l'importance de l'entreprise, suivant les dispositions des lois et « règlements en vigueur.

« Art. 8. — Les présentes conventions sont, en ce qui concerne la commis- « sion départementale, subordonnées à leur acceptation par le conseil général « et par l'État.

« Pour le cas où elles viendraient à n'être point approuvées, les concession- « naires ne pourraient en tirer aucun droit à des dommages ou indemnités « quelconques. »

Les modifications proposées par M. *Bel*, au nom de la commission spéciale des chemins de fer, sont faites dans les termes suivants :

« Votre commission s'est livrée à un examen approfondi de la convention; « elle a pu le faire avec d'autant plus de fruit que deux de ses membres font « partie de la commission départementale.

« A la suite de cet examen, les modifications interprétatives suivantes ont « été apportées à la rédaction, d'un concert unanime.

« Ces modifications consistent :

« 1° En ce qu'il conviendra d'ajouter, après le deuxième alinéa de l'article 3, « un troisième alinéa qui imposera aux concessionnaires, nonobstant le retard « indiqué, l'obligation d'acquérir les terrains aussitôt après l'obtention du dé- « cret d'approbation;

« La subvention totale à accorder aux concessionnaires est fixée à 2 millions, « et elle se répartit en 1 million par l'État, 600.000 francs par le département, « 200.000 francs par les communes et 200.000 francs pour cessions de terrains, « prestations de matériaux et souscriptions particulières. Le département n'est « soumis à aucune garantie, pas plus pour le million à fournir par l'État que « pour les 600.000 francs à provenir des subsides des communes, fournitures de « matériaux, abandons de terrains et souscriptions particulières;

« 3° Dans le cas d'inexécution partielle ou de retard d'exécution partielle « du parcours entier entre Moutiers et Annecy, la subvention subira une rete-

« une ou une réduction proportionnelle à la longueur du parcours non exé-
« cuté. La part proportionnelle de réduction revenant aux communes et parti-
« culiers profitera exclusivement aux communes;

« 4° Les mandats à délivrer pour le payement de chaque annuité devront
« être réduits au chiffre représentant la moitié du prix des travaux exécutés.
« Ils ne seront délivrés qu'à l'échéance de chaque année. Mais, cependant,
« les certificats d'avancement des travaux devront être produits de mois en
« mois;

« 5° Les retenues successives qui seront faites sur chaque mandat annuel se
« cumuleront les unes aux autres jusqu'à complet achèvement des travaux et à
« la mise en exploitation, pour former garantie aux mains du département;

« 6° Le cahier des charges dressé par M. l'ingénieur en chef pour l'exécu-
« tion du chemin de fer de l'Épine, modifié par sa lettre du 17 août, qui
« restera jointe, sera applicable à la construction du chemin de fer de Moutiers
« à Annecy.

« Nous devons vous dire, messieurs, que le représentant de MM. les action-
naires a accepté ces modifications, avec promesse de rapporter ratification de
la convention supplémentaire à rédiger. »

M. *Bel* fournit des renseignements complétant son rapport. Il donne lecture de deux lettres qui viennent de lui être adressées. Ces lettres émanent du Crédit rural de France et établissent que cette société assure son concours financier à l'entreprise du chemin de fer d'Annecy à Moutiers, par Albertville, soit en ce qui concerne le cautionnement, soit quant à l'exécution des travaux.

M. *Bérard* fait observer que ces lettres répondent exactement à ce qui a été demandé par la commission.

M. *Million* (*Jean*) regrette que le Crédit rural ne soit pas formellement déclaré caution solidaire des concessionnaires.

VOTE.

Les conclusions du rapport de la commission, successivement mises aux voix, sont adoptées.

Extrait du procès-verbal de la séance extraordinaire du 27 février 1873.

M. *Falquet*, président de la commission départementale, fait connaître les dispositions prises, en vertu de la délibération du 29 août 1872, pour assurer la concession du chemin de fer de Moutiers à Annecy, par Albertville et Faverges, et la nécessité où s'est trouvée la commission de signer avec le concessionnaire une convention supplémentaire dont la teneur suit :

« Entre MM. *Falquet*, *d'Alexandry*, *Goybet*, *Hosteur* et *Molin*, membres
« de la commission départementale de la Savoie, d'une part,

« Et, d'autre part, MM. *Léopold de la Vallée-Poussin*, maître de forges et
« administrateur du Crédit rural de France, demeurant place Vendôme, n° 16,
« à Paris; *Charles Gillot*, banquier, rue Lepeletier, n° 49; le vicomte *de*
« *Pons*, banquier, rue de Provence, n° 1; *Théodore de Saint-Pierre*, pro-

« priétaire, rue Duras, n° 3, agissant tous solidairement, a été passée la con-
« vention suivante, pour l'intelligence de laquelle il est expliqué qu'en exécu-
« tion du mandat qui lui a été conféré par le conseil général, dans sa séance
« du 19 août dernier, la commission départementale s'est mise en rapport avec
« MM. les concessionnaires du chemin de fer de la Tarentaise, pour discuter
« les modifications apportées par le conseil général à la convention passée, le
« 5 août, entre ces messieurs et la commission.

« Après une première entrevue, un nouvel appel de subsides a été adressé
« aux communes des arrondissements d'Albertville et de Moutiers, pour com-
« pléter la somme de 400.000 francs laissée à la charge de ces communes e
« des particuliers.

« Cet appel n'ayant pas répondu à l'attente de la commission départemen-
« tale et laissant subsister un déficit de 100.000 francs, la commission, après
« de nouveaux débats avec MM. les concessionnaires, a arrêté comme suit la
« rédaction du numéro 2 des modifications votées par le conseil général, dans
« sa séance du 29 août :

« 2° La subvention totale à accorder aux concessionnaires est fixée à 2 mil-
« lions de francs et répartie en 1 million par l'État, 700.000 francs par le dé-
« partement, 200.000 francs par les communes et 100.000 francs pour cessions
« de terrains, prestations de matériaux et souscriptions particulières.

« Sur les 700.000 francs à la charge du département, 100.000 francs ne
« seront payables que le lendemain de l'ouverture de la ligne sur tout le par-
« cours de Moutiers à Albertville et d'Albertville à la frontière du département,
« du côté de Faverges, sans intérêts jusqu'alors.

« L'administration départementale prend l'engagement d'opérer le recouvre-
« ment des subsides en argent, des communes et de les centraliser dans la
« caisse départementale pour le compte des concessionnaires, qui ne seront
« tenus que des frais de poursuites judiciaires que l'administration pourrait
« être forcée d'exercer contre les communes.

« Toutes sommes votées par les communes dépassant le chiffre de 200.000 fr.,
« actuellement réalisé, viendront en déduction de la subvention accordée par
« le département, laquelle subvention ne pourra dépasser la somme de
« 700.000 francs.

« La présente convention est, en ce qui concerne la commission départe-
« mentale, subordonnée à son acceptation par le conseil général et par l'État.

« Fait double, à Chambéry, le 7 janvier 1873. »

La discussion est ouverte sur les propositions contenues dans le rapport de la commission départementale.

Il est procédé au vote sur la proposition relative à l'augmentation de 100.000 francs de la subvention du département.

Le conseil déclare adopter cette proposition et approuver la convention supplémentaire souscrite par la commission départementale, le 7 janvier 1873.

(Suivent les signatures des membres du conseil général.)

CONVENTION.

L'an 1874 et le 4 du mois d'août,

Entre M. le marquis *Arthur de Fournès*, préfet du département de la Savoie, agissant au nom du département, en vertu :

1° de la loi du 12 juillet 1865;

2° de la loi du 10 août 1871;

3° de la délibération du conseil général du département de la Savoie, du 18 avril 1874, et de celle de la commission départementale, du 6 juillet dernier, délibérations par lesquelles ces assemblées ont décidé que, pour satisfaire aux observations contenues dans une dépêche de M. le ministre des travaux publics, en date du 9 janvier 1874, il serait introduit quelques modifications dans les dispositions arrêtées par la convention passée, le 25 février 1873, pour la concession du chemin de fer d'intérêt local de Moutiers à Albertville et à la limite du département de la Haute-Savoie,

D'une part,

Et M. *Théodore Maret de Saint-Pierre*, propriétaire, demeurant à Paris, rue Duras, n° 3, contractant en son propre et privé nom et comme mandataire de MM. *Léopold de la Vallée-Poussin*, maître de forges et administrateur du Crédit rural de France, demeurant à Paris, place Vendôme, n° 16; *Charles Gillot*, banquier, demeurant à Paris, rue Lepeletier, n° 49; le vicomte *Antoine de Pons*, banquier, demeurant à Paris, rue de Provence, n° 1, suivant une procuration en brevet, en date du 15 février 1873, reçue par M° *Charles-Hubert Lamontagne* et son collègue, notaires à Paris, laquelle a été annexée à la convention passée, le 25 février 1873, pour la même concession;

Le dit M. *Maret de Saint-Pierre* et ses trois mandants agissant tous solidairement et faisant, au besoin, par la présente, élection de domicile au secrétariat général de la préfecture, à Chambéry,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La concession de l'exécution et de l'exploitation d'un chemin de fer d'intérêt local de Moutiers à Albertville et à la limite du département de la Haute-Savoie, accordée pour une période de quatre-vingt-dix-neuf ans par le département de la Savoie, en vertu de la convention précitée du 25 février 1873, à MM. *Léopold de la Vallée-Poussin*, *Charles Gillot*, le vicomte *Antoine de Pons* et *Théodore Maret de Saint-Pierre*, est limitée, quant à son exécution actuelle, à la section comprise entre Moutiers et Albertville.

Art. 2. — Le département déclare maintenir la subvention à payer aux concessionnaires, pour la construction de la section du chemin de fer comprise entre Albertville et Moutiers, au même chiffre de 700.000 francs alloué pour la ligne entière de Moutiers à la limite du département, et cela indépendamment des subventions votées par les communes, des concessions gratuites de terrains, des souscriptions particulières et des prestations de matériaux, le tout évalué à 300.000 francs, comme dans la convention du 25 février 1873, sans que le département soit engagé, pour ce dernier chiffre, au delà des garanties stipulées dans la dite convention du 25 février.

Il est entendu, toutefois, que les concessionnaires n'auront droit à aucune nouvelle subvention du département pour la construction de la section d'Albertville à la limite de la Haute-Savoie, dans le cas où ils seraient autorisés ultérieurement à exécuter les travaux de cette section.

Art. 3. — La convention précitée du 25 février 1873 et les délibérations du conseil général de la Savoie, du 29 août 1872 et du 17 février 1873, auront leur plein et entier effet pour toutes les dispositions, clauses et conditions qui n'ont pas été modifiées par la délibération du conseil général du 18 avril 1874 et par la présente convention, ou qui ne seraient pas contraires à cette dernière.

Les concessionnaires prénommés déclarent avoir une parfaite connaissance de la délibération du 18 février 1874, dont il leur a été donné lecture et dont une copie visée par eux restera annexée à chaque double de la présente convention avec un extrait de la délibération de la commission départementale du 6 juillet 1874.

Art. 4. — Les frais de timbre et d'enregistrement au droit fixe, payables après le décret d'autorisation, plus les décimes additionnels, sont à la charge des concessionnaires.

La présente convention, qui devra être considérée comme le complément de celle du 25 février 1873, est faite en double exemplaire, qui a été remis à chacune des parties, en l'hôtel de la préfecture, à Chambéry.

L'an 1875 et le 6 du mois d'avril,

Entre M. le marquis *Arthur de Fournès*, préfet du département de la Savoie, agissant au nom du département, en vertu :

1° De la loi du 12 juillet 1865 ;

2° De la loi du 10 août 1871 ;

3° Des délibérations du conseil général du département de la Savoie, du 18 avril 1874, et de celles de la commission départementale, du 6 juillet de la même année, délibérations par lesquelles ces assemblées ont décidé que, pour satisfaire aux observations contenues dans une dépêche de M. le ministre des travaux publics, en date du 9 janvier 1874, il serait introduit quelques modifications dans les dispositions arrêtées par la convention passée le 25 février 1873, pour la concession du chemin de fer d'intérêt local de Moutiers à Albertville et à la limite du département de la Haute-Savoie,

D'une part,

Et MM. *Théodore Maret de Saint-Pierre*, propriétaire, demeurant à Paris, rue Duras, n° 3, contractant en son propre et privé nom et comme mandataire de M. *Léopold de la Vallée-Poussin*, maître de forges et administrateur du Crédit rural de France, demeurant à Paris, place Vendôme, n° 16; *Charles Gillot*, banquier, demeurant à Paris, rue Lepeletier, n° 49; le vicomte *Antoine de Pons*, demeurant à Paris, rue de Provence, n° 1, suivant une procuration en brevet, en date du 15 février 1873, reçue par Me *Charles-Hubert Lamontagne* et son collègue, notaires à Paris, laquelle a été annexée à la convention passée, le 25 février 1873, pour la même concession ;

Le dit M. *Maret de Saint-Pierre* et ses trois mandants agissant tous soli-

2° Un profil en long à l'échelle de 1 cinq-millième pour les longueurs et de 1 millième pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour plan de comparaison ; au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine ;

La longueur et l'inclinaison de chaque pente et rampe ;

La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières ;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil-type de la voie ;

4° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par le chemin de fer et celle des passages soit à niveau, soit en dessus ou en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long ;

Le tout sans préjudice des projets d'exécution à fournir, en double expédition, pour chacun de ces ouvrages.

L'une de ces expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du préfet et la décision qui fixera au besoin les modifications jugées nécessaires ; l'autre expédition restera entre les mains du préfet.

Art. 6. — Les terrains seront acquis, les terrassements et les ouvrages d'art exécutés et les rails posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement, s'il y a lieu. Les souterrains pourront, comme la ligne, être exécutés à une seule voie.

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1m,44 à 1m,45.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast sera de 0m,75 au moins.

On ménagera au pied de chaque talus du ballast, lorsque le chemin de fer sera en remblai, une banquette de 0m,50 de largeur.

La compagnie établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'asséchement de la voie et l'écoulement des eaux, et dont les dimensions seront déterminées, au besoin, par le préfet, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la compagnie.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 350 mètres. Une partie droite de 60 mètres de longueur au moins devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à 20 millimètres par mètre.

Une partie horizontale de 100 mètres au moins devra être ménagée en deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être duites autant que faire se pourra.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions du présent ticle et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraît utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l' probation préalable de l'administration. Toutefois, il reste entendu que l' facilitera aux concessionnaires toutes les économies de construction com tibles avec une exploitation offrant une sécurité absolue.

Art. 9. — Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitem seront déterminés par l'administration sur chaque ligne, la compagnie e tendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et a abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'adm nistration, la compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de m chandises seront également déterminés par l'administration, pour chaque ligne sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution de soumettre au préfet le projet en double expédition de chacune des dit gares et stations, lequel projet se composera :

1° D'un plan à l'échelle de 1 cinq-centième, indiquant les dispositions sp ciales;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de 1 centième;

3° D'un mémoire descriptif et justificatif.

Art. 10 à 15. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 16. — Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer au ront au moins 4m,50 de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails; il auront au moins 5m,50 de hauteur sous clef au-dessus de la surface des rail La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à 4m,80. L'ouverture des puits d'aérage et de con struction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de 2 mè tres de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique Toutefois ces conditions de construction devront se rapporter à l'article 2 de la convention du 5 août 1872.

Art. 17. — A la rencontre des cours d'eau navigables ou flottables, la com pagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais né cessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni in terruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circu lation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une re connaissance sera faite par les ingénieurs du département, à l'effet de constater

si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

Art. 18. — (*Voir l'article correspondant du type.*)

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront des rails du système Vignole, éclissés; leur poids pour chacun sera de 25 kilogrammes par mètre courant pour les voies de circulation, sauf les réductions qui pourront être autorisées par l'administration.

Ils seront posés sur des traverses en chêne ou châtaigner, ou en bois injectés espacées entre elles de 1 mètre d'axe en axe.

Le ballast aura une épaisseur minima de 37 centimètres et une largeur minima en couronne de 3m,10 pour la voie unique.

La compagnie pourra proposer aux dispositions de cet article les modifications qu'elle jugera utiles; mais elles ne pourront être adoptées qu'après l'approbation de l'administration.

Art. 20. — Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies et toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés par le préfet, sur la proposition de la compagnie, partout où la compagnie n'en aura pas été dispensée par décision du préfet.

Art. 21. — Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par la compagnie sans répétition possible contre le département.

La compagnie fera dresser à ses frais les plans parcellaires et les travaux terriers des terrains à acquérir. Après l'approbation de ces plans et tableaux, l'expropriation des terrains sera poursuivie par elle et en son nom.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tous dommages quelconques résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

Art. 22. — (*Voir l'article correspondant.*)

Art. 23. — Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution des projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

Art. 24. — Si la ligne du chemin de fer concédé traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration décidera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de l'établissement du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cet établissement pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie.

Art. 25 à 29. — (*Voir les art. 24 à 28 du type.*)

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 30 et 31. — (*Voir les art. 29 et 30 du type.*)

Art. 32. — (*Voir l'art. 31 du type.*)

. . . . . .

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes, et, en général, toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

La compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

Art. 33. — Des règlements arrêtés par le préfet, après que la compagnie aura été entendue, et rendus exécutoires par l'approbation du conseil général du département, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation de la ligne du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses..... etc. (*Voir l'art. 32 du type.*)

Art. 34. — (*Voir l'art. 33.*)

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 35. — La durée de la concession, pour l'ensemble de la ligne mentionnée à l'article 1er du présent cahier des charges, sera de quatre-vingt-dix-neuf ans, qui commenceront à courir, à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique mentionné à l'article 2 du dit cahier des charges.

Art. 36. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le département sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur le chemin de fer et de ses dépendances, et il entrera en même temps en jouissance de tous ses produits.

La compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de garde, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également du dit chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, disques, etc., et encore des objets formant le mobilier des stations et gares, tels que grues de transbordement, bascules, lanternes fixes et mobiles, mobiliers des bureaux, outillage de réparation et d'entretien, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le département aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si la com-

pagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, et l'outillage des ateliers, le département sera tenu, si la compagnie le requiert, de prendre tous ces objets, sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si le département le requiert, la compagnie sera tenue de les céder de la même manière.

Toutefois, le département ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin de fer pendant six mois.

Art. 37. — (*Voir l'art.* 36 *du type.*)

. . . . . .

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net, pour l'ensemble de la ligne, de la dernière des sept années prises pour le terme de comparaison.

La compagnie recevra en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 36 ci-dessus.

Art. 38. — Si la compagnie n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par les articles 2 et 3, elle encourra la déchéance, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme qui aura été déposée à titre de cautionnement, ainsi qu'il sera dit à l'article 66, deviendra la propriété du département, sans préjudice des dommages-intérêts fixés à l'article suivant.

Art. 39. — Faute par la compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, sauf les cas non prévus et de force majeure, faute aussi d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, et notamment d'avoir installé sur l'ensemble de la ligne une exploitation régulière dans le délai précité, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la compagnie, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer livrées à l'exploitation.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des charges, et la compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

La partie du cautionnement qui n'aura pas encore été restituée deviendra la propriété du département, et, en outre, le département prélèvera, à titre de dommages-intérêts définitivement arbitrés, une somme de 500.000 francs.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois. Si cette seconde adjudication reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous ses droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartien-

dront au département, ainsi que la partie du cautionnement qui n'aura pas été restituée.

Dans ce cas, le département pourvoira, par les moyens qu'il jugera convenables, à la continuation et à l'achèvement des ouvrages et à l'installation de l'exploitation sur l'ensemble des lignes. Tous les frais et toutes les dépenses faites pour cet objet seront prélevés sur la partie de la subvention afférente aux travaux exécutés non encore payés à la compagnie et restant libre, et la compagnie évincée recevra seulement la différence, dans les conditions de payement stipulées au traité de concession intervenu entre elle et le département.

Art. 40. — Si, après avoir été installée régulièrement, l'exploitation vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie n'a pas valablement justifié qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le préfet. Cette déchéance prononcée, l'exploitation de l'ensemble de la ligne sera mise en adjudication, pour la durée de la concession restant à courir, à la folle enchère de la compagnie évincée. Tous les frais et charges de la folle enchère incomberont à la dite compagnie, et ils seront prélevés tant sur le montant des annuités qui lui resteraient alors dues par le département, conformément au traité du 6 avril 1875, que sur le prix du matériel roulant, lequel sera fixé à dire d'experts.

Art. 41. — Les dispositions des articles 38, 39 et 40 qui précèdent cesseraient d'être applicables, et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où la compagnie concessionnaire n'aurait pas pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 41. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le département lui accorde, indépendamment de la subvention à forfait stipulée dans le traité en date du 25 février 1873, l'autorisation de percevoir, pendant toute l'étendue de la concession, les droits de péage et le prix de transport ci-après déterminés:

TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX Totaux.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
(Voir le type)			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
(Voir le type)			
Marchandises transportées à petite vitesse.			
(Voir le type)			
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers et engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables	0,06	0,04	0,10
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes	0,19	0,06	0,25
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes	0,18	0,12	0,30
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)	2,00	1,75	3,75
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)	2,75	1,75	4,50
Tender de 7 à 10 tonnes	1,35	0,90	2,25
Tender de plus de 10 tonnes	1,70	1,30	3,00
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner. Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur	0,15	0,10	0,25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0,18	0,14	0,32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide	0,16	0,14	0,30
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre	0,12	0,06	0,18
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
(Voir le type)			

dront au département, ainsi que la partie du cautionnement qui n'aura pas été restituée.

Dans ce cas, le département pourvoira, par les moyens qu'il jugera convenables, à la continuation et à l'achèvement des ouvrages et à l'installation de l'exploitation sur l'ensemble des lignes. Tous les frais et toutes les dépenses faites pour cet objet seront prélevés sur la partie de la subvention afférente aux travaux exécutés non encore payés à la compagnie et restant libre, et la compagnie évincée recevra seulement la différence, dans les conditions de payement stipulées au traité de concession intervenu entre elle et le département.

Art. 40. — Si, après avoir été installée régulièrement, l'exploitation vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie n'a pas valablement justifié qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le préfet. Cette déchéance prononcée, l'exploitation de l'ensemble de la ligne sera mise en adjudication, pour la durée de la concession restant à courir, à la folle enchère de la compagnie évincée. Tous les frais et charges de la folle enchère incomberont à la dite compagnie, et ils seront prélevés tant sur le montant des annuités qui lui resteraient alors dues par le département, conformément au traité du 6 avril 1875, que sur le prix du matériel roulant, lequel sera fixé à dire d'experts.

Art. 41. — Les dispositions des articles 38, 39 et 40 qui précèdent cesseraient d'être applicables, et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où la compagnie concessionnaire n'aurait pas pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 41. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le département lui accorde, indépendamment de la subvention à forfait stipulée dans le traité en date du 25 février 1873, l'autorisation de percevoir, pendant toute l'étendue de la concession, les droits de péage et le prix de transport ci-après déterminés:

TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX Totaux.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
(*Voir le type*).	. . .	. . .	. . .
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
(*Voir le type*).	. . .	. . .	. . .
Marchandises transportées à petite vitesse.			
(*Voir le type*).	. . .	. . .	. . .
1re classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers et engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables.	0,06	0,04	0,10
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes. . . .	0,19	0,06	0,25
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes. . . .	0,18	0,12	0,30
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2,00	1,75	3,75
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2,75	1,75	4,50
Tender de 7 à 10 tonnes.	1,35	0,90	2,25
Tender de plus de 10 tonnes.	1,70	1,30	3,00
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner. Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0,15	0,10	0,25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0,18	0,14	0,32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide.	0,16	0,14	0,30
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.	0,12	0,06	0,18
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
(*Voir le type*).	. . .	. . .	. . .

. . . . . .

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de 0f,40.

La compagnie concessionnaire usera du droit facultatif d'établir des billets à prix réduits, pour aller et retour, dans les mêmes conditions que les autres compagnies de chemin de fer de même nature.

Art. 43.— Le préfet déterminera, la compagnie entendue, les trains qui devront contenir des voitures de toute classe ou des voitures de deuxième et de troisième classe, ou même des voitures de troisième classe seulement. Cette détermination faite, tout train de voyageurs devra contenir des voitures de chacune des classes indiquées, en nombre suffisant pour tous les voyageurs qui se présenteront dans les bureaux des diverses stations.

Dans chaque train de voyageurs, la compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments particuliers pour lesquelles il sera établi des prix spéciaux que l'administration fixera, sur la proposition de la compagnie; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

Art. 44 à 49. — (*Voir les art.* 43 *à* 48 *du type.*)

Art. 50. — (*Voir l'art.* 49 *du type.*)

. . . . . .

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Les colis seront mis à la disposition. . . . . .

Art. 51 à 53. — (*Voir les art.* 50 *à* 52 *du type.*)

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 54 à 58. — (*Voir les art.* 53 *à* 57 *du type.*)

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 59 et 60. — (*Voir les art.* 58 *et* 59 *du type.*)

Art. 61. — (*Voir l'art.* 60 *du type.*)

. . . . . .

Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement ou le préfet y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement joignant ceux qui lui sont concédés, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si l'embranchement ou le prolongement n'a pas 100 kilomètres, 10 p. 100 du prix perçu par la compagnie;

2° Si l'embranchement ou le prolongement excède 100 kilomètres, 15 p. 100;
3° Si l'embranchement ou le prolongement excède 200 kilomètres, 20 p. 100;
4° Si l'embranchement ou le prolongement excède 300 kilomètres, 25 p. 100.

La compagnie sera tenue, si l'administration le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires des dits chemins.

Art. 62 à 65. — (*Voir les art.* 61 *à* 63 *du type.*)

Art. 66. — Le concessionnaire ne pourra d'ailleurs céder tout ou partie de la concession, soit pour la construction, soit pour l'exploitation, sans l'autorisation expresse du conseil général.

Art. 67. — Avant l'acceptation et l'approbation par le préfet de la soumission souscrite par la compagnie concessionnaire, celle-ci devra justifier du versement, à la caisse du trésorier payeur général du département de la Savoie, d'une somme de 200.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État calculées conformément à l'ordonnance du 19 janvier 1825, ou en valeurs acceptées par le préfet, avec transfert au profit du département, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Le cautionnement sera rendu à la compagnie par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'entier achèvement des travaux, leur réception définitive et l'installation de l'exploitation.

Art. 68. — La compagnie devra faire élection de domicile à Chambéry. Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général du département de la Savoie.

Art. 69. — Les contestations qui s'élèveraient entre l'administration et la compagnie au sujet de l'exécution et de l'interprétation du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Savoie, sauf recours au Conseil d'État.

Fait triple, à Chambéry, le 25 février 1873.

(N° 318)

[15 juin 1875.]

Décret qui prescrit la mise en adjudication d'un service de touage à établir sur la Garonne, entre Bordeaux et Castets.

Art. 1er. — Il sera procédé à l'adjudication d'un service de touage, avec chaîne noyée, à établir sur la Garonne, entre Bordeaux et Castets, en prenant pour base de cette adjudication le cahier des charges annexé au présent décret.

(N° 319)

[15 juin 1875.]

Décret qui détermine le tracé du chemin de fer de Saint-Lô à Lamballe entre Dol et Lamballe.

Art. 1er. — Le tracé du chemin de fer de Saint-Lô à Lamballe entre Dol et Lamballe se détachera, près de Dol, de la ligne de Rennes à Saint-Malo, franchira la Rance au lieu dit *l'Essart*, en aval de Dinan, passera à ou près Dinan et Plancoët et aboutira, près de la station de Lamballe, à la ligne de Rennes à Brest.

(N° 320)

[15 juin 1875.]

Décret qui autorise la compagnie des chemins de fer de l'Ouest à employer des rails en acier du poids de 30 kilogrammes.

Le Président de la République française,

Vu le décret du 11 juin 1859 (*), approuvant la convention passée entre l'État et la compagnie des chemins de fer de l'Ouest; ensemble le cahier des charges annexé au dit décret;

Vu spécialement l'article 19 du dit cahier des charges, ainsi conçu :

« Le poids des rails sera au moins de 35 kilogrammes par mètre « courant sur les voies de circulation, si ces rails sont posés sur « traverses, et de 30 kilogrammes dans le cas où ils seraient posés « sur longrines ; »

Vu la demande présentée par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, le 5 mai 1875, à l'effet d'être autorisée à employer sur les voies de circulation des rails en acier du poids de 30 kilogrammes;

Vu le décret du 26 février 1872, qui a accordé la même autorisation à la compagnie du chemin de fer du Nord;

Décrète,

Art. 1er. — La compagnie des chemins de fer de l'Ouest est au-

(*) *Annales* 1859, p. 400.

torisée à employer, sur ses voies de circulation, des rails en acier du poids de 30 kilogrammes par mètre courant.

(N° 321)

[19 juin 1875.]

Décret qui fixe le prix du transport des voyageurs sur la section de voies ferrées à traction de chevaux comprise entre le Louvre et Vincennes.

Le Président de la République française,

Vu le décret du 18 février 1854, qui a autorisé le sieur *Loubat* à établir des voies ferrées à traction de chevaux de Vincennes au pont de Sèvres et au rond-point de Boulogne ;

Vu le décret du 16 septembre 1856, par lequel la compagnie générale des omnibus de Paris a été substituée au sieur *Loubat ;*

Vu les dispositions du cahier des charges annexé au décret du 18 février 1854, qui règlent les prix de transport à percevoir par le concessionnaire sur les différentes sections de la ligne entière ;

Vu notamment l'article 16 du même cahier des charges, portant que les tarifs pourront être revisés tous les cinq ans ;

Vu le décret du 6 février 1864, qui a modifié les prix de transport à percevoir entre le Louvre et le pont de Sèvres et le rond-point de Boulogne ;

Vu la demande présentée par la compagnie générale des omnibus à l'effet d'obtenir la révision des tarifs fixés par le décret de concession du 18 février 1854, pour la section du Louvre à Vincennes ;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle cette demande a été soumise dans le département de la Seine ;

Vu la lettre du préfet de la Seine, en date du 3 juillet 1874, et du préfet de police, du 3 mars 1875 ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 13 mai 1875 ;

Décrète :

Art. 1er. — Les prix de transport des voyageurs, sur la section de voies ferrées à traction de chevaux comprise entre le Louvre et Vincennes, sont fixés de la manière suivante :

	1re CLASSE. — Intérieur.	2e CLASSE. — Impériale.
	fr. c.	fr. c.
Du Louvre aux fortifications	0,30	0,20
Des fortifications à Vincennes	0,10	0,05
Du Louvre à Vincennes	0,40	0,25

Le prix de la première classe, entre le Louvre et les fortifications, donne droit à la correspondance avec toutes les lignes d'omnibus rencontrées sur le parcours et possédant un bureau de correspondance au croisement.

Les voyageurs ont également droit à la correspondance dans les voitures de la compagnie des omnibus desservant la ligne de Boulogne (voie ferrée), entre le Louvre et les fortifications (Point-du-Jour), et réciproquement.

Les voyageurs de deuxième classe ont droit à la correspondance entre le Louvre et les fortifications, en payant le tarif de première classe. Ils ont également, en payant la différence des tarifs, le droit de changer de classe dans le parcours, sauf les restrictions imposées par M. le préfet de police aux abords des bureaux de correspondance.

Moyennant le prix de la deuxième classe, les soldats et sous-officiers en uniforme ont droit aux places de première classe et à la correspondance, entre le Louvre et les fortifications.

Art. 2. — Toutes les dispositions du cahier des charges annexé au décret du 18 février 1854 qui ne sont pas contraires aux présentes continueront à avoir leur effet.

(N° 322)

[19 juin 1875.]

Décret qui autorise la cession à la compagnie du chemin de fer du Nord de la section du chemin d'intérêt local de Bouquemaison sur Gamaches comprise entre l'extrémité de la station de Doullens et la limite du département du Pas-de-Calais.

Art. 1er. — Est autorisée la cession, par la compagnie du chemin de fer de Frévent à Gamaches, par Doullens, à la compagnie

du chemin de fer du Nord, de la section du chemin de fer d'intérêt local de Bouquemaison sur Gamaches comprise entre l'extrémité, vers Frévent, de la station de Doullens et la limite du département du Pas-de-Calais, conformément à la convention du 12 mai 1874 susvisée.

Art. 2. — Lorsque, conformément aux dispositions de l'article 8 de la convention susvisée du 12 novembre 1873, la compagnie du Nord fera remise au département de la Somme du quart de la partie du produit brut excédant le chiffre de 15.000 francs par kilomètre et par an sur la ligne de Bouquemaison à Doullens susénoncée, la somme ainsi dévolue au département sera partagée entre lui et l'État, au prorata de leurs subventions respectives.

Art. 3. — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation, comprenant les dépenses de premier établissement et d'exploitation et les recettes brutes, sera remis, tous les trois mois, au préfet du département, qui l'enverra au ministre des travaux publics pour être inséré au *Journal officiel*.

(N° 323)

[19 juin 1875.]

Décret qui autorise la cession à la compagnie des chemins de fer du Nord, des chemins d'intérêt local d'Arras à la limite du département de la Somme et de Frévent à Bouquemaison.

Art. 1er. — Est autorisée la cession, par la banque franco-autrichienne-hongroise, à la compagnie des chemins de fer du Nord, des chemins de fer d'intérêt local d'Arras a la limite du département de la Somme, vers Doullens, et de Frévent à Bouquemaison, conformément à la convention du 5 mars 1874 susvisée.

Art. 2. — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation, comprenant les dépenses de premier établissement et d'exploitation et les recettes brutes, sera remis, tous les trois mois, au préfet du département, qui l'enverra au ministre des travaux publics pour être inséré au *Journal officiel*.

(N° 324)

[19 juin 1875.]

Décret qui autorise la cession à la compagnie des chemins de fer du Nord du chemin d'intérêt local de Doullens à la limite du département du Pas-de-Calais vers Arras.

Art. 1er. — Est autorisée la cession, par la banque franco-autrichienne-hongroise, à la compagnie des chemins de fer du Nord, du chemin de fer d'intérêt local de Doullens à la limite du département du Pas-de-Calais, vers Arras, conformément à la convention du 5 mars 1874 susvisée.

Art. 2. — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation, comprenant les dépenses de premier établissement et d'exploitation et les recettes brutes, sera remis, tous les trois mois, au préfet du département, qui l'enverra au ministre des travaux publics pour être inséré au *Journal officiel*.

(N° 325)

[19 juin 1875.]

Décret qui réunit en association syndicale les propriétaires intéressés à l'entretien des travaux d'assainissement exécutés dans la vallée de la Dive (Calvados), en exécution du décret du 20 mai 1863.

(N° 326)

[19 juin 1875.]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Canaples à Amiens.

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Canaples à Amiens, passant par ou près Vignacourt, Flesselles, Bertangles, Poulainville et Longpré, et aboutissant à Amiens au lieu dit *Saint-Roch*.

Art. 2. — Le département de la Somme est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément aux conditions de la convention susvisée, passée, le 12 novembre 1873, avec le comte *de Chevilly*, agissant au nom de la compagnie du chemin de fer de Frévent à Gamaches, aux droits de laquelle la compagnie du chemin de fer du Nord se trouve aujourd'hui substituée, et du cahier des charges annexé à cette convention.

Des copies certifiées de ces convention et cahier des charges et de la déclaration susmentionnée de Me *Baudrier*, notaire, resteront annexées au présent décret.

Art. 3. — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation, comprenant les dépenses de premier établissement et d'exploitation et les recettes brutes, sera remis, tous les trois mois, au préfet du département, qui l'enverra au ministre des travaux publics pour être insérées au *Journal officiel*.

Art. 4.— Lorsque, conformément aux dispositions de l'article 8 de la convention du 12 novembre 1873 susvisée, la compagnie du Nord fera remise au département du quart de la partie du produit brut excédant le chiffre de 15.000 francs par kilomètre et par an sur la ligne de Canaples à Amiens, la somme ainsi dévolue au département sera partagée entre lui et l'État, de la même manière que la somme revenant au département sur les produits de la ligne de Gamaches à la limite du Pas-de-Calais.

Art. 5.— Conformément à la même convention du 12 novembre 1873, la remise que la compagnie concessionnaire de la ligne de Gamaches à la ligne du Pas-de-Calais doit faire au département et à l'État, ainsi qu'il est indiqué en l'article 4 du décret du 15 mai 1869, est réduite de la moitié au quart de la partie du produit brut excédant le chiffre de 15.000 francs par kilomètres et par an.

Art. 6. — Le ministre des travaux publics et le vice-président du Conseil, ministre de l'intérieur, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

CONVENTION.

D'un traité passé devant Me *Émile-Alexandre Baudrier*, soussigné, et Me *Jean Dufour*, son collègue, notaires à Paris, le 12 mai 1874, portant la mention suivante :

« Enregistré à Paris, quatrième bureau, le 21 mai 1874, folio 41 recto, cases 3 et suivantes. Reçu 124.687f,50. Signé *Mollien*. »

Il appert :

Que la compagnie du chemin de fer de Frévent à Gamaches, ayant son siége à Paris, rue Saint-Georges, n° 13,

A rétrocédé à la compagnie du chemin de fer du Nord, société anonyme dont le siége est à Paris, rue de Dunkerque, n° 18, après approbation donnée par le conseil général de la Somme, dans sa session d'avril 1874, et sous la réserve de l'approbation de l'administration supérieure.

La concession que la dite compagnie du chemin de fer de Frévent à Gamaches a obtenue de la ligne d'Amiens à Canaples, comprise entre Amiens et les aiguilles d'entrée dans la station de Canaples, le tout suivant une convention du 12 novembre 1873, confirmée par décision du conseil général de la Somme, dans la session d'avril 1874;

La dite concession non encore revêtue du décret d'utilité publique;

Et que cette concession a eu lieu moyennant un prix qui consiste uniquement dans l'obligation, par la compagnie du chemin de fer du Nord, de se substituer purement et simplement à la compagnie du chemin de fer de Frévent à Gamaches dans toutes et chacune des obligations que cette dernière société a prises par la convention du 12 novembre 1873.

CONVENTION.

Entre M. *Burin du Buisson*, préfet de la Somme, agissant au nom du département, en vertu de la délibération du conseil général du 29 août 1873, et sur l'avis conforme de la commission départementale,

D'une part,

Et M. le comte *de Chevilly*, administrateur de la compagnie du chemin de fer de Frévent à Gamaches, agissant au nom et comme délégué de cette compagnie, en vertu d'une délibération de son conseil d'administration, en date du 5 août 1873,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet de la Somme concède pour quatre-vingt-dix neuf ans, sous la réserve de la déclaration d'utilité publique, à la compagnie de Frévent à Gamaches, qui l'accepte, l'exécution et l'exploitation du chemin de fer d'intérêt local de Canaples à Amiens, passant par Vignacourt, près Flesselles, Bertangles, Poulainville et Longpré, avec stations à Vignacourt, Flesselles, Bertangles, Poulainville et halte à Longpré-lès-Amiens.

La station de Vignacourt sera à 150 mètres et celle de Flesselles à 500 mètres environ des haies des jardins attenants aux habitations de ces deux bourgs.

La halte de Longpré sera au niveau du chemin de moyenne communication, d'Amiens à la chaussée Tirancourt.

Le chemin aboutira à une station que la compagnie établira à Saint-Roch, à côté de celle de la compagnie du chemin de fer du Nord, sur le terrain que la ville d'Amiens s'est engagée à lui céder gratuitement pour cet usage.

Cette concession est faite aux clauses et conditions du cahier des charges de la concession du chemin de fer de Frévent à Gamaches, avec les modifications aux articles 1, 2, 8, 12 et 19, l'addition d'un article 9 *bis* et la suppres-

sion de l'article 66, opérées à l'encre rouge sur l'exemplaire de ce cahier des charges annexé à la présente convention.

Art. 2. — De son côté, la compagnie s'engage à acquérir les terrains nécessaires à l'exécution du chemin de fer en dehors de ceux qui lui seront cédés gratuitement par la ville d'Amiens, et à exécuter le chemin de Canaples à Amiens et à le mettre en exploitation dans un délai de trois ans, à partir de l'approbation de ses projets.

Art. 3. — Pour assurer l'exécution de cette clause, la compagnie s'oblige à produire les projets définitifs du chemin dans un délai de trois mois, à partir du décret déclaratif d'utilité publique, et à fournir, dans un délai maximum de deux mois après la demande qui en sera faite, les projets relatifs aux modifications qui pourraient lui être demandées; étant entendu que ces modifications n'augmenteraient la longueur du tracé proposé par les ingénieurs du département, auquel la compagnie a adhéré, que dans la mesure nécessaire pour l'établissement de la station de Flesselles dans les conditions indiquées à l'article 1er ci-dessus.

En cas de non-exécution de cette condition, la compagnie subira une retenue de 200 francs par jour jusqu'au moment où elle y aura satisfait.

Art. 4. — La compagnie concessionnaire s'engage également à commencer l'exécution du chemin de fer, de manière à avoir dépensé, en acquisition de terrains, travaux et fournitures, une somme d'au moins 2.000 francs par kilomètre dans l'année qui suivra l'approbation du projet définitif de tracé et de profil.

Art. 5. — Une indemnité de 500 francs par chaque jour de retard sera payée au département par la compagnie concessionnaire, si elle n'a pas terminé les travaux et mis le chemin en exploitation à l'expiration des trois années qui lui sont accordées à partir de l'approbation de ses projets.

Le manquement à l'une ou à l'autre des conditions ci-dessus entraînera en outre la perte du cautionnement et pourra entraîner la déchéance de la concession. Cette déchéance sera prononcée, s'il y a lieu, par le conseil général, à la suite d'une simple mise en demeure administrative.

Art. 6. — La compagnie concessionnaire s'oblige à établir sur la ligne, pour les voyageurs de toutes classes, au moins trois trains par jour dans chaque sens.

Ces trains marcheront avec une vitesse d'au moins 30 kilomètres à l'heure.

Art. 7. — La compagnie est dispensée de verser un cautionnement spécial; mais elle affecte à la garantie des obligations qu'elle contracte par la présente convention le dixième du cautionnement de 500,000 francs qu'elle a versé en exécution de l'article 5 de la convention du 24 avril 1869, relative à la concession du chemin de fer de Frévent à Gamaches.

Elle renonce, en conséquence, à réclamer le remboursement du dernier dixième de ce cautionnement auquel elle aura droit, aux termes de l'article 66 du cahier des charges annexé à la convention de 1869, lorsque le chemin de Frévent à Gamaches sera terminé et reçu.

Ce dernier dixième ne lui sera rendu qu'après l'entier achèvement et la réception de la ligne de Canaples à Amiens.

Art. 8. — La compagnie concessionnaire ne recevra aucune subvention ni garantie d'intérêts; mais la remise quelle doit faire sur le produit de la ligne de Frévent à Gamaches, qui avait été fixée, par l'article 9 de la convention du

24 avril 1869, à la moitié de la partie du produit brut annuel excédant 15.000 fr. par kilomètre, sera réduite au quart de cet excédant;

Étant formellement entendu que le département ne se porte pas fort pour l'État et qu'il promet seulement ses bons offices pour obtenir que la part proportionnelle du revenu brut afférent à l'État, en vertu de l'article 4 du décret du 15 mai 1869, soit réduite dans le même rapport que celle du département.

La compagnie s'engage à faire au département la remise du quart de la partie du produit brut annuel excédant 15.000 francs par kilomètre, aussi bien pour la ligne de Canaples à Amiens que pour celle de Frévent à Gamaches.

Art. 9. — La compagnie ne pourra faire aucune cession ni rétrocession, de quelque nature qu'elle soit, sans l'autorisation du département; néanmoins elle est autorisée, dès à présent, à conclure avec la banque franco-autrichienne-hongroise, concessionnaire du chemin de fer de Doullens à Arras, tous traités de fusion ou d'exploitation.

Fait double à Amiens, le 12 novembre 1873.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne concédée se détachera de la ligne de Frévent à Gamaches à ou près la station de Canaples, franchira la vallée de la Nièvre par une levée dont la hauteur maximum sera de 10 mètres, s'élèvera sur le flanc du coteau de rive gauche de cette vallée par une rampe continue qui ne pourra excéder 135 dix-millimètres par mètre, pour arriver sur le plateau de Vignacourt, passera à 500 mètres environ des maisons du village de Flesselles, descendra jusqu'à la vallée de la Somme, dans laquelle elle pénétrera par le vallon situé entre la Madeleine et Longpré-lès-Amiens, et aboutira, en côtoyant au nord la ligne d'Amiens à Boulogne, à la station de Saint-Roch-lès-Amiens.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans le délai d'un an et achevés dans un délai de trois ans, à partir de l'approbation des projets de la compagnie, conformément aux articles 3 et 4 du traité.

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances qu'avec l'autorisation préfectorale; à cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation de l'administration supérieure pour ce qui concerne la grande voirie, et du préfet pour ce qui concerne la petite. L'administration et le préfet pourront y introduire les modifications qu'ils jugeront nécessaires. L'une de ces expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du préfet, l'autre restera dans les bureaux de la préfecture.

(*) Ce cahier des charges est identique avec celui du chemin de fer d'intérêt local d'Orléans à la limite du département d'Eure-et-Loir (*Annales* 1872, p. 34, *Cahier de mars*), sauf pour les articles qui sont insérés ici.

Avant comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation du préfet.

Art. 4 et 5. — (*Voir les articles correspondants du type.*)

Art. 6. — Le chemin sera exécuté à une seule voie, sauf l'établissement des gares d'évitement qui seraient reconnues nécessaires avant ou pendant l'exploitation.

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails sera de 1m,44 à 1m,45. Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres au moins.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur des rails et l'arête supérieure du ballast sera de 0m,75.

Celle de la banquette entre le pied du talus du ballast et le bord de la plateforme sera de 0m,50.

Les concessionnaires établiront le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront nécessaires pour l'asséchement de la voie et l'écoulement des eaux. Les dimensions de ces fossés ou rigoles seront déterminées par le préfet, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la compagnie.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont les rayons ne pourront être inférieurs à 400 mètres, sauf pour les courbes à la sortie de la gare de Canaples et aux abords de la station de Flesselles, où ils pourront être réduits à 300 mètres. Une partie droite de 100 mètres au moins devra être ménagée entre deux courbes consécutives, quand elles seront dirigées en sens contraire.

L'inclinaison de la rampe, entre la vallée de la Nièvre et le plateau de Vignacourt, pourra être portée à 135 dix-millimètres par mètre, conformément à la délibération du conseil général du 29 août 1873; mais le maximum de l'inclinaison des autres rampes et de toutes les pentes de la ligne sera de 0m,012 par mètre, comme au tracé présenté par les ingénieurs du département, auquel la compagnie a adhéré.

Art. 8 *bis*. — La compagnie sera autorisée, sur sa demande, à exécuter des constructions provisoires en charpente sur certains points, mais elle sera tenue de les remplacer par des constructions définitives dès qu'elles seront reconnues insuffisantes par l'administration, la compagnie entendue.

Art. 9. — Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par le préfet, la compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par le préfet, la compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par le préfet, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au préfet le projet des dites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de un cinq-centième, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de $0^m,01$ par mètre.

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Il pourra être établi de simples haltes à la rencontre des routes ou chemins importants, soit pour prendre, soit pour déposer des voyageurs. Leur position sera fixée par le préfet, la compagnie entendue.

Art. 10. — A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes nationales ou départementales, devra passer soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements à niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

Art. 11 et 12. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 13. — (*Voir l'article correspondant du type.*)

. . . . . .

Chaque passage à niveau sera muni de barrières; il y sera, en outre, établi une maison de garde toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

La compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration les projets-types de ces barrières.

Art. 14. — Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes et des rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder 3 centimètres par mètre pour les routes nationales ou départementales, et 5 centimètres pour les chemins vicinaux. Ces rampes ou pentes seront précédées d'un palier de 15 mètres de longueur au moins. L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

Art. 15. — (*Voir l'article correspondant du type.*)

Art. 16. — Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins $4^m,50$ de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails. La distance verticale ménagée entre l'intrados de la voie et le dessus des deux rails de voie ne sera pas inférieure à $4^m,80$. L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Art. 17. — A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

Art. 18. — La compagnie n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

Art. 19. — La voie sera établie d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails pèseront 35 kilogrammes par mètre courant, conformément à la délibération du conseil général du 29 août 1873, et le matériel sera construit dans les mêmes conditions que celui des grandes compagnies.

Art. 20. — Le chemin de fer sera bordé de haies ou de toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés par l'administration, sur la proposition de la compagnie, savoir :

1° Dans toute l'étendue de la traverse des lieux habités;

2° Sur 50 mètres de longueur au moins de chaque côté des passages à niveau;

3° Et sur les autres points qui pourraient être indiqués par l'administration.

Art. 21 et 22. — (*Voir les articles correspondants du type.*)

Art. 23. — Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

Art. 24. — Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie.

Art. 25 et 26. — (*Voir les art. 24 et 25 du type.*)

Art. 27. — La compagnie exécutera les travaux par des moyens et des agents à son choix, mais en restant soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges, et de celles qui résulteront des projets approuvés.

Art. 28. — (*Voir l'art. 27 du type.*)

Art. 29. — Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Il fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'administration,

un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, le dit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous les dits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas sera dressée aux frais de la compagnie et déposée dans les archives de la préfecture.

Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui par cela même deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires, et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 30. — (*Voir l'art. 29 du type.*)

Art. 31. — Le préfet déterminera, sur les propositions de la compagnie ou elle entendue, les points où des gardiens devront être établis pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire aux passages à niveau. Les frais d'établissement et l'entretien de ces gardiens seront à la charge de la compagnie.

Art. 32. — (*Voir l'art. 31 du type.*)

. . . . . .

Les dossiers et les banquettes seront inclinés, et les dossiers élevés à la hauteur de la tête des voyageurs. La compagnie pourra employer des voitures mixtes contenant des compartiments de 1re, 2e et 3e classe. Les voitures seront construites selon les modèles les plus nouveaux.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé dans les trains de voyageurs aux femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes, et, en général, toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

La compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

Art. 33. — Des règlements arrêtés par le préfet, après que la compagnie aura été entendue, et rendus exécutoires par l'approbation du conseil général du département, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la compagnie.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les

règlements relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer, sans préjudice de ce qui est dit au traité passé avec la compagnie.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires non-seulement pour la compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongemennt, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Le préfet déterminera, sur la proposition de la compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, ainsi que la durée du trajet. En ce qui concerne les convois spéciaux des postes, il sera statué par le ministre.

Art. 34. — (*Voir l'art.* 33 *du type.*)

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 35. — La concession du chemin de fer mentionné à l'article 1er du présent cahier des charges aura une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans, à compter de l'expiration du délai d'un an fixé par l'article 2.

Art. 36. — (*Voir l'art.* 35 *du type.*)

Art. 37. — (*Voir l'art.* 36 *du type.*)

. . . . . .

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 36 ci-dessus.

Art. 38. — Si la compagnie n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, elle sera déchue de plein droit, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 66, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui restera acquise.

Art. 39 à 41. — (*Voir les art.* 38 *à* 40 *du type.*)

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 42. — Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX Total
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs. Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe).	0,087	0,033	0,12
Voyageurs. Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2e classe).	0,065	0,025	0,09
Voyageurs. Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe).	0,042	0,018	0,06
Enfants. Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs. (Sans que la perception puisse être inférieure à 0f,50).	0,020	0,005	0,025
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.	0,07	0,03	0,10
Veaux et porcs.	0,025	0,015	0,04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.	0,01	0,01	0,02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.	0,24	0,16	0,40
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes. — Betteraves et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.	0,11	0,07	0,18
2e classe. — Pierres de taille et produits de carrière. — Minerais. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises. — Houille. — Marnes. — Cendres. — Pulpes de betteraves. — Fumiers et engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Cailloux et sables.	0,08	0,04	0,12

SUITE DU TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX Totaux.
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.			
Par pièce et par kilomètre.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.	0,12	0,06	0,18
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes. . . .	0,17	0,08	0,25
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2,30	1,20	3,50
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2,90	1,50	4,40
Tender de 7 à 10 tonnes.	1,15	0,60	1,75
Tender de plus de 10 tonnes.	1,70	0,90	2,60
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0,20	0,10	0,30
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc. . . .	0,26	0,14	0,40
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.			
Voitures de déménagement à deux ou quatre roues, à vide.	0,17	0,08	0,25
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.	0,10	0,06	0,16
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds, et à deux banquettes.	0,52	0,28	0,80
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.	0,28	0,42	0,70

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Aux haltes désignées à l'article 9, la distance et la taxe seront comptées comme si le départ avait lieu de la station immédiatement la plus éloignée de l'arrivée et comme si l'arrivée avait lieu de la station la plus immédiatement éloignée du point de départ.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par 2 centièmes de tonne ou par 5 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre 0 et 5 kilogrammes payera comme 5 kilogrammes; entre 5 et 10 kilogrammes, comme 10 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse les coupures seront établies : 1° de 0 à 2 kilogrammes; 2° au-dessus de 2 jusqu'à 5 kilogrammes; 3° au-dessus de 5 kilogrammes, par fraction indivisible de 5 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de 0f40.

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait, sur les marchés régulateurs de Roye et d'Arras, à 20 francs ou au-dessus, le préfet pourra exiger de la compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, péage compris, ne puisse s'élever au maximum qu'à 0f[illegible] par tonne et par kilomètre.

Art. 42 *bis*. — L'administration pourra exiger que la compagnie délivre des billets d'aller et de retour à prix réduits entre deux gares quelconques de la concession.

Ces billets, valables pour une durée maximum de vingt-quatre heures, à partir du départ ou du passage du premier train de la journée jusqu'à l'arrivée du dernier train de la même journée, seront taxés à 0f25 par franc au-dessous du tarif de l'article précédent.

Les billets d'aller et de retour avec faculté de séjour pendant une journée, ou valables pendant quarante-huit heures dans les mêmes conditions que ci-dessus, seront taxés à 0f20 par franc au-dessous du même tarif.

Art. 43 à 46. — (*Voir les art. 42 à 45 du type.*)

Art. 47. — Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait 5.000 francs;

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs.

Dans les quatre cas ci-dessus spécifiées, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la compagnie.

Art. 48. — Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du préfet, conformément à l'article 2 de la loi du 12 juillet 1865.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre l'administration et la compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la compagnie aux indigents.

L'administration se réserve aussi la faculté d'abaisser les taxes jusqu'à concurrence de 20 p. 100 au-dessous des limites déterminées par le tarif; mais elle s'en interdit l'exercice jusqu'au moment où le produit kilométrique brut aura atteint le chiffre de 15.000 francs.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 49. — (*Voir l'art. 48 du type.*)

Art. 50. — (*Voir l'art. 49 du type.*)

. . . . . .

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse. Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'administration déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 51 à 53. — (*Voir les art. 50 à 52 du type.*)

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 54. — Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libéra-

tion, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour les trois quarts de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

Art. 55. — (*Voir l'art. 54 du type.*)

Art. 56. — Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement au moins un compartiment spécial d'une voiture de 2e classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité de deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture donnera lieu à l'application de la moitié du prix du tarif.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

Art. 57. — Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

La compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes.

En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires, par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auraient lieu aux frais de la compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

La compagnie pourra être autorisée, et au besoin requise, par le ministre des travaux publics, agissant de concert avec le ministre de l'intérieur, d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'admi-

nistration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'organisation, aux frais de la compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'État.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 58 et 59. — (*Voir les articles correspondants du type.*)

Art. 60. — (*Voir l'article correspondant du type.*)

. . . . . .

Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard des dits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses compagnies, etc. . . . . .

Celle des compagnies qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage de la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui lui est concédé, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de 60 kilomètres, 10 p. 100 du prix perçu par la compagnie ;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède 60 kilomètres, 15 p. 100.

Art. 61. — La compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un nouvel embranchement. A défaut d'accord, le Gouvernement statuera sur la demande, la compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines ou d'usines, et de manière qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin, aux frais de leurs propriétaires et sous le contrôle de l'administration. La compagnie aura le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien, ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

L'administration pourra, à toutes époques, prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé et l'établissement de la voie des dits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, or-

donner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

Art. 62. — La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge de la compagnie.

Art. 63. — Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 64. — Le chemin de fer sera placé sous la surveillance de l'administration.

Art. 65. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, et les frais de contrôle de l'exploitation, seront supportés par la compagnie. Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année, dans une caisse indiquée par le préfet, une somme de 100 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois, cette somme sera réduite à 50 francs par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Dans les dites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée, en exécution de l'article 57 ci-dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la compagnie par les agents de l'État.

Si la compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 66. — La compagnie devra faire élection de domicile à Amiens.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Somme.

Art. 67. — Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Somme, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 68. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention y annexée seront à la charge de la compagnie concessionnaire.

(N° 327)

[19 juin 1875.]

Décret qui prescrit la mise en adjudication du service d'amarrage des navires dans le port de Bordeaux.

Art. 1er.— Il sera procédé à l'adjudication du service d'amarrage des navires dans le port de Bordeaux, en prenant pour base de cette adjudication le cahier des charges annexé au présent décret.

CAHIER DES CHARGES.

Art. 1er. — Le présent cahier des charges règle les conditions relatives:

1° A la fourniture, pose et installation définitive des corps-morts et moyens d'amarrage nécessaires pour les navires dans le port de Bordeaux;

2° A la concession de ces amarrages divers, à leur exploitation et entretien, moyennant un certain tarif par tonne de jauge des navires qui s'en serviront.

Art. 2. — Le port de Bordeaux se divise en deux rades: la première, dite *des Chartrons*, depuis l'entrée jusqu'à l'escalier des Quinconces; la seconde, dite de *Bordeaux*, de l'escalier des Quinconces au pont de pierre.

Dans la rade des Chartrons, il y aura deux sortes d'amarrages: 1° entre l'escalier des Quinconces et la rue Surson, les navires seront à quatre amarres; 2° de la rue Surson à l'entrée, on conservera les deux corps-morts nos 11 et 12.

Dans la rade de Bordeaux, le système actuel sera conservé et complété.

RADE DES CHARTRONS.

Art. 3. — Le nouveau système se composera de sept traques ou groupes de navires désignés sur le plan par les lettres A, B, C, D, E, F, G.

Le groupe A correspondra à l'espace compris entre le grand escalier des Quinconces et la cale Fenwich et comprendra quatre grands navires. Le matériel reposant sur le fond du fleuve se composera d'une double rangée de plateaux de fonte, munis à leur centre d'organeaux en fer rond de 0m,045 de diamètre et disposés parallèlement au cours de la rivière. Les plateaux, du poids minimum de 5.000 kilogrammes chacun, seront au nombre de huit et placés deux à deux. La distance d'axe en axe des plateaux d'une rangée à ceux de la rangée parallèle sera de 25 mètres. La distance de la première paire de plateaux à la suivante sera de 95 mètres; celle de la seconde à la troisième, de 90 mètres; celle de la troisième à la quatrième de 95 mètres. Les plateaux seront reliés entre eux, dans le sens parallèle et dans le sens perpendiculaire au courant, par des chaînes de fond à étais de 0m,025. Chacun

des plateaux formant les extrémités amont et aval de la traque sera empennelé d'une ancre de 700 kilogrammes à une patte. Tous les plateaux d'une même aire, y compris ceux des extrémités, seront en outre empennelés, dans le sens transversal au courant, par deux ancres de 500 kilogrammes.

Les plateaux d'une même rangée longitudinale seront aussi réunis par des chaînes d'affourche soutenues à fleur d'eau, vers le milieu de leur longueur, par des bouées d'amarrage. Ces bouées seront placées : la première, à 50 mètres du plateau d'amont; la deuxième, à 140 mètres du même point, et la troisième à 230 mètres. Les chaînes d'affourche seront à étais et auront $0^m,038$ de diamètre, sauf les deux morceaux qui, dans chaque ligne parallèle au courant, n'ont à supporter aucune traction, et dont le diamètre sera de $0^m,025$,

Le groupe B, parallèle au précédent, comprendra dix navires. Le matériel de fond se composera de sept paires de plateaux de 5.000 kilogrammes, formant deux rangées parallèles au courant et reliées dans les deux sens par des chaînes de fond de $0^m,025$ de diamètre, empennelés de quatre ancres de 700 kilogrammes dans le sens longitudinal et de quatorze ancres de 500 kilogrammes dans le sens transversal. Des chaînes d'affourche seront fixées aux plateaux par leurs extrémités et soutenues à fleur d'eau par des bouées d'amarrage. Il y aura en tout six paires de bouées espacées de 60 mètres dans le sens longitudinal. Les chaînes d'affourche auront $0^m,038$ et $0^m,025$ de diamètre.

Le groupe C, situé en troisième ligne, parallèlement et un peu à l'amont des groupes A et B, comprendra six navires. Le matériel de fond se composera de cinq paires de plateaux de fonte de 5.000 kilogrammes chacun, formant deux rangées parallèles au courant, reliés dans les deux sens par des chaînes de fond de $0^m,025$ de diamètre, à étais et empennelés de quatre ancres de 700 kilogrammes dans le sens longitudinal, et de dix ancres de 500 kilogrammes dans le sens transversal. Les chaînes d'affourche seront fixées aux plateaux consécutifs d'une même rangée longitudinale et soutenues à fleur d'eau par des bouées d'amarrage. Il y aura quatre paires de bouées, distantes de 45 mètres. Les chaînes d'affourche auront 38 et 25 millimètres de diamètre.

Les groupes D et E, situés l'un à la suite de l'autre entre le quai vertical des Chartrons et la rue Surson, comprendront, l'un dix, l'autre seize navires. Le matériel de fond de ces deux groupes se compose de seize paires de plateaux de fonte de 5.000 kilogrammes, réunis parallèlement et transversalement au courant par des chaînes de fond de $0^m,25$. Les plateaux seront empennelés longitudinalement de quatre ancres de 700 kilogrammes, placées aux deux extrémités, et transversalement de trente-deux ancres de 500 kilogrammes. Des chaînes d'affourche fixées aux plateaux seront soutenues à fleur d'eau vers le milieu par quinze paires de bouées. Les bouées du groupe D seront distantes de 75 mètres et celles du groupe E de 60 mètres.

Les groupes F et G, situés en seconde ligne et parallèlement aux groupes D et E, comprendront, l'un quatorze et l'autre douze navires. L'appareil de fond se composera, pour les deux groupes, de seize paires de plateaux en fonte de 5.000 kilogrammes chacun, rangés sur deux lignes parallèles au courant, et reliés longitudinalement et transversalement par des chaînes de 25 millimètres. Les plateaux seront, en outre, empennelés de quatre ancres e 700 kilo-

grammes, mouillés à l'amont et à l'aval, suivant la direction du courant, et par trente-deux ancres de 500 kilogrammes, mouillés transversalement au courant. Les chaînes d'affourche, placées en long, seront fixées à chaque plateau et soutenues à fleur d'eau, vers le milieu de leur longueur, par quinze paires de bouées d'amarrage. Les chaînes d'affourche auront, comme dans les groupes précédents, 38 et 25 millimètres de diamètre. La distance d'une paire de bouées à la suivante sera de 45 mètres, tant pour le groupe F que pour le groupe G.

Art. 4. — Les divers groupes seront espacés entre eux de la manière suivante :

De la dernière bouée du groupe A à la première du groupe D, il y aura une distance de 180 mètres;

De la dernière bouée du groupe B à la première bouée du groupe F, il y aura une distance de 135 mètres;

De la dernière bouée du groupe D à la première du groupe E, il y aura une distance de 120 mètres;

De la dernière bouée du groupe F à la première du groupe G, il y aura une distance de 120 mètres;

Entre la rive gauche de la rivière et les navires des groupes A, D, E, il y aura une largeur libre de 82 mètres;

Entre les navires du groupe A, D, E et ceux des groupes B, F, G, il y aura une largeur libre de 60 mètres;

Entre les navires du groupe B et ceux du groupe C, il y aura une largeur libre de 50 mètres.

Art. 5. — Les chaînes de fer subiront les épreuves suivantes :

Les fers fournis par la fabrication seront essayés à 30 kilogrammes par millimètre sur des morceaux de fer rond qui devront servir à fabriquer les chaînes et désignés par un agent de l'administration. La totalité de la fourniture sera rejetée si la rupture a lieu sous une charge inférieure pour un seul des morceaux de fer rond désignés à cet effet.

Les chaînes de fer, organeaux, émérillons, tant anciens que nouveaux, subiront une épreuve calculée à raison de 15 kilogrammes par millimètre carré de la section totale des deux branches d'un chaînon, quand ces chaînons seront pourvus d'étais. L'épreuve sera portée à 18 kilogrammes lorsque les maillons ne seront pas étayés.

Art. 6. — Les corps-morts n°s 11 et 12, dont il est parlé plus haut, seront conservés; mais ils devront, si cela devient nécessaire et si l'administration l'exige, être remplacés par un groupe de navires amarrés comme il est dit aux articles précédents, sans indemnité pour l'entrepreneur.

Art. 7. — Le concessionnaire pourra employer la partie du matériel aujourd'hui en usage qui sera reconnue par l'administration en bon état et en remplacement de celui qu'il devra placer dans les groupes d'amarrage ci-dessus décrits ou dans la construction des corps-morts de la rade de Bordeaux qui sont indiqués ci-dessus. Les diverses parties de ce vieux matériel ne seront admises qu'en remplacement des pièces dont elles pourront supporter la traction d'épreuve, même si les dimensions étaient supérieures à celles exigées.

RADE DE BORDEAUX.

Art. 8. — Les corps-morts de la rade de Bordeaux seront au nombre de vingt-quatre, rangés suivant trois lignes parallèles au courant. Les deux premières lignes comprendront seize corps-morts numérotés en rouge, sur le plan ci-joint, de 1 à 16. Les corps-morts placés aux extrémités amont et aval de chaque ligne seront mouillés sur un plateau de 4.000 kilogrammes, empennelés de deux ancres de 2.000 kilogrammes chacune. Les corps-morts intermédiaires comprendront chacun un plateau du poids de 5.000 kilogrammes, empennelés de deux ancres de 700 kilogrammes. Le système sera complété : 1° par une chaîne de fond de 25 millimètres de diamètre reliant les corps-morts d'un même rang; 2° par une première chaîne d'affourche de 40 millimètres de diamètre; 3° par une seconde chaîne d'affourche de 27 millimètres; 4° par tous les émérillons, bouts de chaîne, organeaux, etc., nécessaires pour l'usage de ces appareils.

Les corps-morts de la troisième ligne seront disposés d'une manière analogue à ceux des deux premières, sauf en ce qui concerne les dimensions des diverses pièces. Les plateaux pèseront 2.000 kilogrammes, les ancres 700 et 300 kilogrammes. Les chaînes de fond auront 25 millimètres et les chaînes d'affourche 28 millimètres de diamètre.

L'emplacement indiqué sur le plan ci-joint sous le titre *anciens corps-morts du bateau Dumeau* sera réservé pour l'administration, qui a l'intention de le faire servir au dépôt des bateaux à vapeur du bas de la rivière.

Les chaînes de fer, organeaux, émérillons, subiront les épreuves mentionnées à l'article 4.

Les bateaux qui, à défaut de bouées, pourraient être nécessaires pour retenir les chaînes des corps-morts ne fonctionnant pas, seront peints d'une couleur uniforme très-apparente. Ils porteront en grosses lettres, sur l'avant et sur l'arrière, les mots *corps-morts*. Les nouveaux corps-morts, par suite de la suppression de l'école des mousses et de l'augmentation de longueur des navires, devront être établis sur des points différents de ceux occupés par les anciens et qui seront désignés par l'administration.

CONDITIONS COMMUNES AUX DEUX RADES.

Art. 9. — Les corps-morts, chaînes, ancres, etc. de la rade des Chartrons seront établis et mis en état de recevoir des navires dans les délais suivants :

Les groupes A, D et E, dans les quatre mois qui suivront le jour de l'approbation de l'adjudication;

Les groupes B, F et G, dans les trois mois suivants;

Le groupe C et les corps-morts n°s 11 et 12, dans le mois suivant.

Les corps-morts de la rade de Bordeaux seront établis et mis en état de recevoir les navires dans les trois mois qui suivront le jour où doit expirer la concession *Brunereau* et compagnie.

Art. 10. — Dans le cas où le concessionnaire aurait négligé d'accomplir une quelconque des conditions qui lui sont imposées dans les délais indiqués, l'ad-

ministration aura le droit, après avoir constaté le fait par un procès-verbal de visite de l'ingénieur du port, de prononcer la résiliation de l'entreprise, le concessionnaire entendu, et sans indemnité d'aucune espèce en sa faveur.

Une nouvelle adjudication de folle enchère aura lieu immédiatement, et si le résultat est défavorable, eu égard aux conditions de la première adjudication, la différence sera couverte par le cautionnement de l'entrepreneur et le matériel approvisionné par lui, qui sera saisi et évalué à dire d'experts, avant la nouvelle adjudication à cet effet.

Art. 11. — La présente concession est faite au concessionnaire à ses risques et périls; les chiffres et indications précédents ne sont que des minima qui lui sont imposés, mais qu'il peut augmenter, s'il le juge nécessaire, comme nombre et comme poids des corps-morts et des chaînes. Il aura à ce sujet le droit de proposer les modifications qu'il jugera convenables.

L'administration sera seule juge de la question de savoir si elles doivent être approuvées ou refusées.

Art. 12. — Il ne pourra réclamer aucune indemnité de l'administration pour les avaries, quelle qu'en soit la cause, que viendrait à éprouver le système d'amarrage pendant et après son établissement.

Toutes les mesures à prendre et tous les frais à faire pour que le service de la navigation et les mouvements du commerce n'éprouvent pas d'entraves pendant les opérations nécessaires, soit au changement, soit à l'établissement du nouveau système d'amarrage, soit à ceux des corps-morts, soit au déplacement des navires amarrés sur les corps-morts supprimés ou conservés, seront à la charge du concessionnaire. Les avaries qui pourront résulter des réparations successives de tout le système d'amarrage seront également supportées par lui.

Dans aucun cas, il ne pourra exciper de sa soumission aux ordres de l'administration au sujet de modification ou réparation à faire, pour rejeter sur elle, en tout ou en partie, les indemnités auxquelles pourraient donner lieu les contestations entre lui et les capitaines armateurs pour avaries, dommges, pertes attribués au service ou à l'emploi des corps-morts.

Art. 13. — Dans les cas où des avaries auraient lieu par suite de l'emploi ou du service des amarrages, le concessionnaire sera dégagé de sa responsabilité s'il établit que les appareils étaient en bon état de conservation et que l'accident a été causé par un cas de force majeure ou par la faute des navires.

Art. 14. — S'il arrivait que des dépôts, bancs ou accumulations de corps étrangers quelconques au fond de la rivière eussent lieu auprès des amarrages, le concessionnaire serait tenu de se livrer aux opérations de dragage, balisage, marotage nécessaires pour signaler d'abord et enlever dans un bref délai ces obstacles ou écueils, à moins qu'il ne puisse prouver qu'ils ont été occasionnés par des causes étrangères aux amarrages.

En cas de retard ou de refus de sa part dans l'exécution des ordres qu'il aura reçus à cet effet, il y sera pourvu d'office et à ses frais par les ingénieurs du port.

A défaut par le concessionnaire de solder immédiatement les dépenses faites de cette manière et à ses frais pour l'exécution tant des dispositions précédentes que des autres dispositions prévues au présent cahier des charges, les

produits du péage perçu sur les corps-morts seront saisis pour être affectés au payement des dites dépenses et jusqu'à concurence de leur montant.

Art. 15. — Si, par suite d'accident, une gabarre ou un navire coulait en rade et qu'il fallût lever une partie des appareils, ces frais incomberaient au concessionnaire, sauf son recours contre les propriétaires du navire, s'il y avait lieu.

Art. 16. — Avant la pose du système d'amarrage, le poids du plateau et des ancres et la force des chaînes seront constatés par une commission nommée par le préfet de la Gironde. Des agents spéciaux devront assister, à cet effet, dans les usines, aux épreuves des chaînes et organeaux. Après la pose, la même commission procédera à la réception définitive, qui aura pour objet principal de voir si les divers corps-morts et groupes d'amarrage sont placés ainsi que l'indique le présent cahier des charges, si le système d'amarrage offre une sécurité suffisante aux navires, enfin si les navires peuvent franchir, sans crainte d'avarie, la ligne des chaînes des corps-morts et autres amarrages.

Sur le vu du procès-verbal de cette commission, le préfet pourra mettre, par un arrêté, les amarrages et les corps-morts du concessionnaire à la disposition du public.

Art. 17. — Tous les objets faisant partie de la concession seront constamment tenus en bon état. Les frais relatifs à cet entretien, comme ceux du premier établissement, seront au compte du concessionnaire.

Art. 18. — Tous les trois ans, il pourra être fait une visite détaillée des corps-morts et des chaînes d'amarrage.

Indépendamment de cette visite, des visites spéciales et des expériences pourront avoir lieu, sur l'ordre du préfet, si un événement imprévu ou une circonstance quelconque faisait naître quelque crainte sur la solidité et la sûreté du système d'amarrage.

Art. 19. — Le concessionnaire sera soumis au contrôle et à la surveillance de l'administration des ponts et chaussées, tant pour l'exécution des ouvrages que pour l'accomplissement des autres clauses énoncées au présent cahier des charges.

Les frais de surveillance, avant la visite de la commission prévue à l'article 16, ceux que fera cette commission et ceux qui résulteront des visites prévues à l'article 19 seront supportés par le concessionnaire. Ils seront réglés par le ministre des travaux publics, sur la proposition du préfet, et le concessionnaire sera tenu d'en verser le montant dans la caisse du trésorier payeur général pour être distribué à qui de droit.

Art. 20. — L'administration se réserve le droit de concéder, dans le port de Bordeaux, de nouveaux systèmes d'amarrage en dehors de ceux qui font partie de la présente concession et pour des navires de petit tonnage, sans indemnité pour l'entrepreneur.

Art. 21. — Le concessionnaire versera avant l'adjudication, dans la caisse de l'État, un cautionnement de 20.000 francs.

Art. 22. — Pour indemniser le concessionnaire de ses dépenses, le Gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir à son profit, pendant le laps de temps déterminé à l'article 26, un droit d'amarrage fixé ainsi qu'il suit :

Le droit d'amarrage, tous frais compris, est fixé à $0^{f},15$ par tonneau de jauge légale et par mois.

Dans le premier mois, toute fraction de mois sera payée comme pour le mois entier. Dans les autres mois, toute fraction inférieure ou égale à quinze jours ne sera payée que comme une moitié de mois. Toute fraction supérieure à quinze jours sera payée comme pour le mois entier commencé.

Tout navire a le droit, pour opérer un mouvement, de mettre des amarres sur ceux placés au corps-mort et sur les bouées d'amarrage. Si l'amarrage ne dure que pendant l'espace d'une marée, il ne sera rien dû au concessionnaire. Si l'amarrage dure pendant deux marées, le concessionnaire aura droit à une rétribution fixée à $0^{f},05$ par tonneau de jauge légale. Si l'amarrage dure plus de deux marées, la rétribution due au concessionnaire sera réglée selon le droit commun.

Les navires de l'État seront amarrés aux bouées du groupe A, sans qu'on puisse les mettre en double. Il ne sera dû au concessionnaire aucune rétribution ni indemnité, tant pour l'amarrage de ces navires que pour les changements de place qu'il y aurait lieu de faire subir aux navires de commerce occupant déjà les emplacements de ce groupe.

Art. 23. — L'entrée en jouissance et le péage commenceront du jour où le concessionnaire aura été autorisé à livrer chaque corps-mort au commerce par arrêté préfectoral. La durée de la concession sera comptée à partir du 24 septembre 1875.

Art. 24. — Le concessionnaire remettra tous les ans, au préfet de la Gironde, un état exact de ses recettes et de ses dépenses. Cet état pourra être contrôlé sur les registres par les agents de l'administration.

Art. 25. — A l'expiration de la concession, les corps-morts et amarrages, quelle que soit l'époque à laquelle ils auront été placés, ainsi que tout le matériel en dépendant, seront visités aux frais du concessionnaire, qui sera tenu de les remettre en bon état d'entretien à l'administration. L'État en deviendra propriétaire exclusif, sans indemnité d'aucune espèce envers le concessionnaire.

Art. 26. — La présente concession est faite pour un laps de temps qui sera fixé par l'adjudication, mais qui ne pourra dépasser vingt-cinq ans, chiffre sur lequel sera faite l'adjudication.

Art. 27. — Les contestations qui pourront s'élever entre l'administration et le concessionnaire sur l'exécution ou l'interprétation du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Gironde, sauf recours au Conseil d'État.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 19 juin 1875, enregistré sous le n° 405.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,
Signé DE BOUREUILLE.

(N° 328)

[19 juin 1875.]

Décret organisant un service de halage par chevaux sur les rivières et canaux qui mettent Paris en communication avec le Nord de la France et la Belgique.

Art. 1er. — Un service de halage par chevaux sera organisé sur les voies navigables ci-après désignées :

Escaut, entre Condé et Cambrai ;

Canal de Saint-Quentin, entre Cambray et Chauny (le bief de partage excepté) ;

Canal de la Sensée, dans toute son étendue ;

Scarpe moyenne, entre le canal de la Sensée et l'écluse de Lambres ;

Canal de la Haute-Deule, dans toute son étendue ;

Canal d'Aire à la Bassée, dans toute son étendue ;

Canal de Neuffossé, dans toute son étendue ;

Rivière d'Aa, depuis son origine jusqu'à l'embouchure du canal de Bourbourg au Guindal ;

Canal de Bourbourg, dans toute son étendue ;

Canal de Calais, dans toute son étendue.

Art. 2. — Ce service aura lieu conformément aux conditions du cahier des charges annexé au présent décret.

Il sera divisé en lots dont les limites seront fixées par le préfet et dont l'exploitation fera l'objet d'adjudications publiques.

Les prix du tarif sur lequel portera le rabais des adjudications ne pourront dépasser les prix ci-après.

Les taxes de halage seront réglées, pour chaque bateau, conformément à ce tarif, d'après le procès-verbal de jauge du bateau, la quittance des droits de navigation et la distance parcourue. Toute fraction de tonne sera comptée pour une tonne, toute fraction de kilomètre pour 1 kilomètre.

SERVICE ORDINAIRE.

VOIES NAVIGABLES.	PRIX PAR KILOMÈTRE et par tonne.			
	de jauge possible.	de chargement effectif.	de jauge possible.	de chargement effectif.
	A la remonte.		A la descente.	
	francs.	francs.	francs.	francs.
Escaut. . . . . Du confluent de la Haigne à l'écluse Grosjean.	0,002	0,007	0,002	0,003
Escaut. . . . . De l'écluse Grosjean à l'écluse Notre-Dame. .	0,003	0,006	0,002	0,003
Escaut. . . . . De l'écluse Notre-Dame à l'écluse de Brachent.	0,003	0,005	0,002	0,003
Canal de Saint-Quentin, dans toute son étendue.	0,002	0,004	0,002	0,003
Canal de la Sensée, dans toute son étendue.	0,002	0,006	0,002	0,005
Scarpe moyenne, entre le canal de la Sensée et l'écluse de Lambres.	0,002	0,006	0,002	0,005
Canal de la Haute-Deule, dans toute son étendue.	0,002	0,006	0,002	0,003
Canal d'Aire à la Bassée, dans toute son étendue.	0,002	0,005	0,002	0,005
Canal de Neuffossé, jusqu'à l'écluse des Fontinettes.	0,002	0,006	0,002	0,005
Canal de Neuffossé à la rivière d'Aa. . . De l'écluse des Fontinettes à l'écluse du Haut-Port.	0,002	0,006	0,002	0,005
Rivière d'Aa, de l'écluse du Haut-Port au West.	0,002	0,005	0,002	0,003
Rivière d'Aa et canal de Bourbourg. . . . . Du West à l'écluse de Bourbourg.	0,002	0,007	0,002	0,003
Canal de Bourbourg, dans toute son étendue.	0,002	0,005	0,002	0,003
Canal de Calais. Du confluent de l'Aa à l'écluse d'Hémine. . . .	0,002	0,005	0,002	0,005
Canal de Calais. De l'écluse d'Hémine au pont Sans-Pareil. . . .	0,002	0,005	0,002	0,003
Canal de Calais. Du pont Sans-Pareil à l'écluse de la Citadelle, à Calais.	0,002	0,007	0,002	0,003
Plus-value pour le passage de l'écluse des Fontinettes.	0,006	0,045	0,006	0,045

SERVICE ACCÉLÉRÉ.

Les prix du service ordinaire résultant de l'adjudication seront augmentés d'un tiers pour le service accéléré.

SERVICE DE NUIT.

Les prix du service ordinaire résultant de l'adjudication seront augmentés d'un tiers pour le service de nuit.

Le service de nuit sera réglé comme il suit :

Pour les mois de janvier, février, novembre et décembre, de six heures du soir à six heures du matin;

Pour les mois de mars, avril, septembre et octobre, de huit heures du soir à six heures du matin;

Pour les mois de mai, juin, juillet et août, de neuf heures du soir à quatre heures du matin.

Les prix du tarif comprennent tous les frais de traction, quels qu'ils soient; toutefois, les bateliers seront tenus de fournir eux-mêmes la corde de halage.

S'il se trouve une écluse à l'extrémité du relais, les charretiers ne devront abandonner les bateaux qu'après qu'elle aura été franchie et n'auront droit, de ce chef, à aucun supplément de prix.

L'entrepreneur pourra exiger le payement des taxes avant le halage.

Art. 3. — Le halage par chevaux ainsi organisé est obligatoire pour tous les bateaux chargés, tant à la remonte qu'à la descente, à l'exception des porteurs à vapeur et des bateaux qui naviguent soit à la voile, soit à l'aide de la gaffe, ou qui sont remorqués par des bateaux à vapeur.

Il reste facultatif pour les bateaux vides.

Les dispositions qui précèdent ne sont pas applicables aux bateaux ou batelets ne dépassant pas 10 tonnes de jauge et servant au transport des produits agricoles, engrais et matériaux de construction, lesquels pourront être halés par les bateliers à force de bras.

CAHIER DES CHARGES.

Art. 1er. — Nul ne sera admis à concourir à l'adjudication s'il n'est reconnu en état de remplir les conditions imposées par le présent cahier des charges.

A cet effet, chaque concurrent est tenu :

1° De faire connaître à l'ingénieur en chef, huit jours au moins avant l'adjudication, le lot qu'il veut soumissionner, et de justifier, vis-à-vis de ce chef de service, qu'il possède le moyen et les ressources nécessaires pour que l'entreprise puisse lui être confiée en toute sécurité;

2° De déposer un cautionnement dont le montant sera fixé par le préfet;

3° De faire élection de domicile à proximité du lot dont il veut soumissionner l'exploitation.

Art. 2. — La durée de l'entreprise est fixée à six ans.

L'adjudicataire devra avoir organisé son service et s'être mis en mesure de le faire fonctionner régulièrement dans le délai fixé par l'arrêté annonçant l'adjudication. Faute par lui d'avoir satisfait à cette obligation, l'entreprise sera résiliée

Art. 3. — L'entrepreneur est tenu :

1° De fournir les chevaux aux bateliers à toute réquisition, suivant leur tour de rôle, soit de jour, soit de nuit, de manière que tout bateau se présentant à l'extrémité du lot soit halé sans aucun retard, pourvu qu'il ait à bord l'équipage et les agrès nécessaires;

2° D'atteler à chaque bateau le nombre de chevaux nécessaire pour obtenir une vitesse de 2 kilomètres par heure si le bateau appartient au service ordinaire, de 3 kilomètres s'il marche en accéléré.

Il lui est interdit de conduire plusieurs bateaux avec le même attelage, sauf sur les points où cette dérogation à la règle aura été autorisée par le préfet.

Art. 4. — L'entrepreneur ne pourra employer comme charretiers que des individus ayant plus de seize ans. Ceux-ci devront être porteurs d'un livret délivré par le maire de la commune de leur domicile, attestant leurs bonnes vie et mœurs, et être reconnus aptes au service du halage par les ingénieurs.

Les charretiers ne pourront, sous aucun prétexte, quitter leurs chevaux ni s'arrêter dans les biefs. Ils se conformeront aux ordres qui leur seront donnés par les agents des ponts et chaussées, pour tout ce qui intéresse le service, et par les bateliers pour ce qui concerne la manœuvre des bateaux.

L'entrepreneur devra renvoyer et remplacer sur-le-champ tout charretier qui lui aura été désigné par les ingénieurs comme ne pouvant être employé en raison d'inconduite, d'insubordination, d'inexactitude ou de tout autre motif.

Art. 5. — Les chevaux de halage devront être propres à faire un bon service. Ceux qui ne rempliront pas cette condition seront immédiatement remplacés sur l'ordre de l'ingénieur ou de son représentant.

Chaque cheval sera muni de tous les harnais nécessaires. Ces harnais devront toujours être au complet et en bon état d'entretien. Les colliers porteront une plaque indiquant les nom, prénoms et demeure de l'entrepreneur.

Art. 6. — L'entrepreneur devra se conformer aux dispositions qui seront arrêtées par le préfet pour assurer la régularité du service et la bonne exécution des règlements, notamment pour l'établissement des bureaux et abris qui pourront être jugés nécessaires aux lieux de relais et pour la tenue des registres à souche destinés à constater les déclarations à fin de halage, ainsi que le payement du prix de traction.

Art. 7. — Le halage devra avoir lieu dans l'ordre d'inscription sur le registre des déclarations.

Les taxes de halage seront réglées d'après les prix du tarif résultant de l'adjudication et conformément aux conditions du tarif général annexé au décret portant organisation du service.

Art. 8. — La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur le prix de l'adjudication est et demeure formellement interdit.

Art. 9. — En cas d'interruption partielle ou totale du service, il sera immédiatement dressé procès-verbal; après quoi l'ingénieur de l'arrondissement prendra, aux frais et risques de l'entrepreneur, les mesures nécessaires pour assurer la traction des bateaux.

Le procès-verbal sera notifié à l'entrepreneur dans un délai de trois jours, et

il sera, en même temps, rendu compte au préfet, qui, sur l'avis de l'ingénieur en chef, fixera le délai dans lequel l'entrepreneur devra avoir réorganisé et repris son service.

A l'expiration de ce délai, si l'entrepreneur n'a pas exécuté les dispositions prescrites, le préfet pourra, sur la proposition des ingénieurs, soit ordonner une nouvelle adjudication à la folle enchère de l'entrepreneur, soit prononcer la résiliation pure et simple du marché, soit prescrire la continuation de la régie.

Art. 10. — Dans le cas de la résiliation de l'entreprise, prononcée conformément aux articles 2 et 9, le cautionnement deviendra la propriété de l'État.

Dans le cas où l'entreprise ne serait pas résiliée, les dépenses faites d'office pour assurer le service seront remboursées par l'entrepreneur, après qu'elles auront été arrêtées par le préfet.

Pendant la durée de la régie, l'entrepreneur sera autorisé à en suivre les opérations, sans qu'il puisse toutefois entraver l'exécution des ordres des ingénieurs.

Les excédants de dépenses auxquels la régie ou l'adjudication à la folle enchère donnera lieu seront imputés sur le cautionnement et, au besoin, recouvrés sur les biens de l'entrepreneur.

Si la régie amène au contraire une diminution dans les dépenses, l'entrepreneur ne pourra réclamer aucune part de ce bénéfice, qui restera acquis à l'État.

Art. 11. — L'entrepreneur et ses employés seront tenus de se conformer aux règlements faits et à faire pour la police de la navigation.

Les agents qu'il chargera, soit de la perception des taxes, soit de la surveillance de son service, pourront être assermentés, afin d'avoir qualité pour dresser des procès-verbaux.

Art. 12. — L'entrepreneur ne pourra réclamer ni indemnité ni dédommagement à raison des interruptions que la navigation pourra subir, quelles qu'en puissent être la cause et la durée.

Art. 13. — L'administration se réserve expressément le droit de concéder toute autre entreprise de halage qui n'emploierait pas les chevaux comme moyen de traction, sans que l'entrepreneur puisse prétendre à aucune indemnité ni à aucun dédommagement à raison du préjudice que cette concurrence pourrait lui causer.

Art. 14. — Dans le cas où, à l'expiration du bail, l'entrepreneur ne resterait pas en possession du service, l'entrepreneur entrant sera tenu de lui reprendre les bureaux et abris qu'il aurait construits d'après l'autorisation de l'administration. Si les parties intéressées ne pouvaient s'entendre sur la valeur de ces constructions, cette valeur serait fixée à dire d'experts. L'entrepreneur entrant et l'entrepreneur sortant nommeront chacun leur expert; le tiers-expert sera nommé par le préfet.

Art. 15. — Dans le cas de décès ou de faillite de l'entrepreneur, le contrat est résilié de plein droit, sauf à l'administration à accepter, s'il y a lieu, les offres qui peuvent être faites, dans le premier cas, par les héritiers; dans le second, par les créanciers de l'entrepreneur, pour la continuation de l'entreprise.

Dans l'un ou l'autre cas, les héritiers ou les créanciers seront tenus de laisser

tout le matériel du service à la disposition de l'administration pendant trois mois, à dater du jour du décès ou de la faillite de l'entrepreneur. Le service sera fait en régie, et l'administration tiendra compte, à dire d'experts, aux héritiers ou aux créanciers de l'entrepreneur, de l'emploi qu'elle aura fait du matériel de l'entreprise.

(N° 329)

[19 juin 1875.]

Décret qui ouvre, sur l'exercice 1874, un crédit de 47.246f,27 à titre de fonds de concours versés au Trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour l'exécution de divers travaux publics.

Art. 1er. — Il est ouvert au ministère des travaux publics, sur les fonds du budget de l'exercice 1874 (première et deuxième section), un crédit de 47.246f,27.

Cette somme de 47.246f,27 est répartie de la manière suivante entre les chapitres de la première et de la deuxième section ci-après désignés, savoir :

1re SECTION.

TRAVAUX ORDINAIRES.

		fr. c.
Chap. VII.	Personnel des officiers et des maîtres de port. .	5.000,00
— XII.	Navigation intérieure. — Rivières.	14.523,60
— XIV.	Ports maritimes, phares et fanaux.	1.034,81

2e SECTION.

TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.

Chap. XXXV.	Amélioration des rivières.	21.613,61
— XXXVI.	Établissement de canaux de navigation. . . .	5.074,25
	Ensemble, comme ci-dessus. . . .	47.246,27

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au Trésor à titre de fonds de concours.

Art. 3.— Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

État des sommes versées dans les caisses du Trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour concourir, avec les fonds de l'État, à l'exécution de travaux publics appartenant à l'exercice 1873.

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS sont destinés.	MONTANT des versements.
	Ire SECTION (TRAVAUX ORDINAIRES).	
	CHAPITRE VII.	
	PERSONNEL DES OFFICIERS ET MAÎTRES DE PORT.	fr. c.
Nord.	Frais de surveillance du port de Dunkerque. . .	5.000,00
	CHAPITRE XII.	
	NAVIGATION INTÉRIEURE. — RIVIÈRES.	
Alpes (Basses-).	Construction d'une digue sur la Bléone, en aval du port de la Jovie.	107,70
Calvados. . . .	Entretien du chemin de halage le long de l'Orne.	800,00
Garonne (Haute-).	Entretien et réparation des barrages des moulins de Villemur.	500,00
Jura.	Défense du chemin vicinal n° 14 et de la rive droite du Doubs, en amont du pont de Peseux.	2.500,00
Pas-de-Calais. .	Entretien du pont de Saint-Momelin sur l'Aa (route départementale n° 15).	97,50
Rhône.	Entretien des quais du Rhône et de la Saône, dans la traverse de Lyon.	10.000,00
Tarn.	Entretien du barrage de Montaut, sur le Tarn. .	368,40
Yonne.	Entretien des pertuis établis sur la haute Yonne.	150,00
	Total.	14.523,60
	CHAPITRE XIV.	
	PORTS MARITIMES, PHARES ET FANAUX.	
Pas-de-Calais. .	Entretien du boulevard Daunon, à Boulogne. . .	1.034,81
	IIe SECTION.	
	(TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.)	
	CHAPITRE XXXV.	
	AMÉLIORATION DES RIVIÈRES.	
Meurthe-et-Moselle.	Construction du canal de l'Est.	18.563,61
Vosges.	Études du canal de l'Est entre Épinal et Remiremont.	3.050,00
	Total.	21.613,61

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS sont destinés.	MONTANT des versements.
	CHAPITRE XXXVI.	
	ÉTABLISSEMENT DE CANAUX DE NAVIGATION.	
Aube.....	Construction du pont tournant de la chaussée des blanchisseurs, sur le canal de la Haute-Seine, à Troyes.....	fr. c. 5.074,25

RÉCAPITULATION.

	1re SECTION. — TRAVAUX ORDINAIRES.	fr. c.
CHAP. VII.	Personnel des officiers et maîtres de port....	5.000,00
— XII.	Navigation intérieure. — Rivières.....	14.523,60
— XIV.	Ports maritimes, phares et fanaux.....	1.034,81
	IIe SECTION. — TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.	
CHAP. XIV.	Amélioration des rivières.....	21.613,61
— XXXVI.	Etablissement de canaux de navigation.....	5.074,25
	Total général.....	47.246,27

(N° 330)

[30 juin 1875.]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics un crédit de 1.187.500 francs sur l'exercice 1875, à titre de fonds de concours versés au Trésor par la compagnie du chemin de fer du Nord pour la construction des lignes d'Epinay à Luzarches et d'Arras à Etaples, avec embranchements sur Béthune et sur Abbeville.

(N° 331)

[30 juin 1875.]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics un crédit de 1.500.000 francs, sur l'exercice 1875, à titre de fonds de concours versés au Trésor par le syndicat du canal de l'Est pour l'exécution des travaux de ce canal.

(N° 332)

[24 juillet 1875.]

Etablissement d'un port sec (Tarn). — Expropriation de terrains.

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Sont soumis à l'expropriation, pour l'établissement, à proximité de la gare de Castres, d'un port sec destiné à l'embarquement et au débarquement des troupes et du matériel militaire, les terrains sis au territoire de la commune de Castres (Tarn) et dont la désignation suit :

CADASTRE.		NOMS, PRÉNOMS ET DEMEURES des propriétaires réels ou présumés tels.	CONTENANCE à occuper.
Sections.	Numéros.		
E	1930b	Besse (Pierre), jardinier.	12a 40c
E	1930c	Le même.	24 30
»	1931	Hue (Victor), jardinier.	31 82
»	1631a	Taillade (Osmin), à Castres.	5 58
»	1632a	Le même.	41 18

2° Les expropriations devront être accomplies dans un délai de six mois, à partir de la promulgation du présent décret.

PERSONNEL.

(N° 333)

Juillet 1876.

I. — INGÉNIEURS.

1° LÉGION D'HONNEUR.

(Décrets du 25 juillet 1876.)

Sont promus ou nommés dans l'ordre national de la Légion d'honneur :

AU GRADE DE COMMANDEUR :

M. Jégou d'Herbeline, inspecteur général de 1re classe, directeur de l'École des ponts et chaussées.

AU GRADE D'OFFICIER :

M. Cambuzat, inspecteur général de 2e classe.

AU GRADE DE CHEVALIER :

MM. Galland, ingénieur ordinaire de 1re classe.
Biard, *id.*
Baumgartner, *id.*
Renaud, *id.*
Legras, *id.*
Tourvieille, sous-ingénieur.
Maire, conducteur principal.

2° NOMINATIONS.

(Décret du 26 juin 1876.)

M. Quilliard, ingénieur en chef de 1re classe (8.000 francs), est nommé inspecteur général de 2e classe.

(Décret du 28 juin 1876.)

Sont nommés ingénieurs ordinaires de 3e classe les élèves ingénieurs de 1re classe hors de concours dont les noms suivent :

MM. Belley (Louis-Charles-Joseph).
Jégou d'Herbeline (Paul-Marie).
Callon (Charles-Georges).
Delzenne (Paul-Émile).
Sabouret (Charles-Hyacinthe-Victor).
Lagout (René-Auguste).
Bourguin (Marie-Georges-Maxime).
Alvin (Henri-Julien-Alexandre).
Clavenard (Claude).
Rabut (Charles).
Gotteland (Abel-Hector).
MM. Robert (Jules-Pierre-Joseph).
Drouet (Jean-Louis).
Laurent (Marie-Albert).
Couvrat-Desvergnes (Antoine-François-Roger).
Zurcher (Philippe-Élie-Frédéric).
Séjourné (Paul-Marie-Joseph).
Barrand (Louis-François-Auguste-Ferdinand).
Tourtay (Louis-Charles-Alexandre).
Le Châtelier (Louis-Eugène).

(Décret du 3 juillet 1876.)

Sont nommés ingénieurs en chef de 2e classe, les ingénieurs ordinaires de 1re classe dont les noms suivent :

MM. d'Asbonne.
Saléta.
De Sansac.
Bizalion.
Rondel.
Eyriaud-Desvergnes.
Reboul.
Olry de Labry.
Bouvier.
Gros de Perrodil.
MM. Savin.
Ricour.
Lemoyne (Félix).
Couche (Édouard).
Colligaon.
Doniol.
Carlier.
Rousseau (Ernest).
Fénoux.

3e PROMOTIONS.

14 *juillet* 1876. — Les ingénieurs en chef de 1re classe ci-après dénommés sont portés au traitement de 8.000 francs, savoir :

MM. Allard (Émile).
Hardy.
Ravier.
Faraguet.
Delestrac.
Ester.
Levert.
De la Barre-Duparcq.
MM. Collet-Meygret.
Decomble.
Botton.
Baron.
Rousselle.
Mangon.
Vaissière.

14 juillet 1876. — Sont élevés à la 1re classe de leur grade les ingénieurs en chef de 2e classe dont les noms suivent :

MM. Ritter (Frédéric).	MM. Asselin.
Mutrécy-Maréchal.	Viller.
Maire.	Vernis.
De Tournadre.	Regnier-Vigouroux.
Paqueron.	Bresse.
Perronne.	Bertin.
Abrial.	Plocq.

Idem. — Sont élevés à la 1re classe de leur grade les ingénieurs ordinaires de 2e classe dont les noms suivent :

MM. Lanteirès.	MM. Schérer.
Boutillier.	Krafft.
Maréchal.	Bonnafous.
Brisac.	Gruson.
Denis.	Revol.
Cameré.	Deróme.
Barlatier de Mas.	Boreux.
Châtel.	D'Ussel.
Massé.	Rocard.
Lasne.	Joly.
Dubois.	Choron.
Mancel.	Cahen.
Gautié.	Renault.
Bauer.	

Idem. — Sont élevés à la 2e classe de leur grade les ingénieurs ordinaires de 3e classe dont les noms suivent, savoir :

MM. Baum.	MM. Moron.
Moser.	Strohl.
Cottreau.	Balandier.
Barreau.	Violette.
Pérouse.	Metzger.
Rigaux.	André.
Widmer.	Meunier.
Meugy.	Berthet.
Bonamy.	Merceron.

4e SERVICE DÉTACHÉ.

29 juillet 1876. — M. Boutillier, ingénieur ordinaire en service détaché, actuellement attaché au service de la compagnie des chemins de fer d'Orléans à Châlons, est autorisé à passer au service de la compagnie des chemins de fer du Midi.

5° DISPONIBILITÉ.

12 *juillet* 1876. — M. Crouzet, ingénieur en chef de 1re classe, actuellement en congé pour raisons de santé, est mis en disponibilité avec demi-traitement.

6° RETRAITE.

	Date d'exécution.
26 juin 1876. M. Hachette, inspecteur général de 2e classe.	16 juillet 1876.

7° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. Drouets, ingénieur ordinaire de 1re classe. . .	21 juillet 1876.

8° DÉCISIONS DIVERSES.

3 *juillet* 1876. — M. Hirsch, ingénieur ordinaire en congé illimité, est remis en activité et nommé professeur du cours de machines à vapeur à l'École des ponts et chaussées, en remplacement de M. Gérardin, décédé.

Idem. — Le service du département des Landes, actuellement divisé en deux arrondissements d'ingénieur ordinaire, sera réparti en trois arrondissements, savoir :

Arrondissement du Nord, comprenant l'arrondissement administratif de Mont-de-Marsan, moins les cantons de Villeneuve et d'Arjuzeaux. — Navigation de la Douze et des Leyres : M. N..., ingénieur ordinaire, à Mont-de-Marsan.

Arrondissement de l'Ouest, comprenant l'arrondissement administratif de Dax, une partie du canton d'Arjuzaux et la navigation du Bas-Adour, du Lys, des Gaves et du Vieux-Boucan : M. Aubé, ingénieur ordinaire, à Dax.

Arrondissement de l'Est, comprenant l'arrondissement administratif de Saint-Sever, le canton de Villeneuve, une partie du canton d'Arjuzeaux et la navigation du Haut-Adour et de la Midouze : M. Rodrigues, conducteur de 1re classe faisant fonctions d'ingénieur ordinaire, à Mont-de-Marsan.

Idem. — M. Bernadeau, sous-ingénieur, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Marmande, est attaché en outre au service d'études et de construction du chemin de fer de Mont-de-Marsan à Marmande, passant par ou près Roquefort et Casteljaloux.

8 *juillet*. — Le service spécial de la navigation de la Saône, actuellement divisé en trois arrondissements, est divisé en quatre arrondissements, savoir :

1er *arrondissement* : de Lyon à l'embouchure de la Seille : M. Bidault, ingénieur ordinaire, à Mâcon.

2e *arrondissement* : de l'embouchure de la Seille à Chazelles : M. de la Chaise, ingénieur ordinaire, à Chalon.

3e *arrondissement* : de Chazelles à l'embouchure du ruisseau d'Essertenne : M. N..., ingénieur ordinaire, à Dijon.

4e *arrondissement* : de l'embouchure de l'Ognon à Port-sur-Saône : M. Bouvaist, ingénieur ordinaire, à Vesoul.

8 *juillet* 1876. — M. Fargaudie, ingénieur en chef, chargé du service ordinaire du département de la Dordogne et de plusieurs services de chemins de fer, est chargé en outre des études du prolongement jusqu'à Nontron du chemin de fer de Montauban à Cahors, Gourdon et un point à déterminer sur la ligne de Périgueux à Brives.

11 *juillet*. — M. Pérouse, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Montélimar et attaché au service des études du chemin de fer de Livron à Crest, est attaché en outre aux études du chemin de fer entre Orange et la ligne des Alpes, par les vallées de l'Ouvèze et du Zabron.

12 *juillet*. — M. Decomble, ingénieur en chef de 1re classe, déjà chargé de travaux et d'études de chemins de fer, est chargé de diriger et centraliser les études et, s'il y a lieu, les travaux des lignes comprises dans la région du réseau du Midi et mentionnées dans la loi du 31 décembre 1875, savoir :

De Mende au Puy;
D'Albi au Vigan;
De Carmaux à Rodez;
De la ligne de Pau à Oloron et Laruns.

M. Decomble prendra le titre d'ingénieur en chef directeur.

Il conservera les services qui lui sont actuellement confiés.

Idem. — M. de Boisanger, ingénieur en chef de 1re classe, chargé du service ordinaire du département du Morbihan et d'études de chemins de fer, est chargé de diriger et de centraliser les études, et, s'il y a lieu, les travaux des lignes ci-après, comprises dans les régions de l'Ouest et d'Orléans, savoir :

Ligne de Vendôme à Romorantin, par ou près Blois;
— de Cholet à Clisson;
— de Vendôme à Pont, à Pont-de-Braye;
— de Port-de-Piles à Reuilly;
— de Port-de-Piles à Port-Boulet, par Chinon, avec embranchement sur le camp de Ruchard;
— d'Angers à la limite du département de la Sarthe, vers la Flèche;

Ligne de Questembert à Ploërmel;
— de Ploërmel à Caulnes;
— de Saint-Nazaire ou Savenay à Châteaubriant;
— de Châteaubriant à Rennes avec embranchement sur Vitré.

M. de Boisanger prendra le titre d'ingénieur en chef directeur.

Il conservera provisoirement son service actuel.

12 *juillet* 1876.— La direction des études et, s'il y a lieu, des travaux des lignes de fer comprises dans le réseau du chemin de fer d'*Orléans à la mer* est centralisée entre les mains de M. Brame, ingénieur en chef de 1re classe.

M. Brame prendra le titre d'ingénieur en chef directeur.

Il conservera son service actuel.

Idem. — M. Fargaudie, ingénieur en chef de 1re classe, chargé du service du département de la Dordogne, est chargé de diriger et de centraliser les études et, s'il y a lieu, les travaux des chemins de fer ci-après compris dans la région du réseau d'Orléans, savoir:

De Fontenay-le-Comte à la ligne d'Angers à Niort, à ou près Benet;
De Vieilleville à Bourganeuf;
D'Aubusson à Felletin;
De Limoges à Eymoutiers;
D'Eymoutiers à un point à déterminer de Meymac, à Eygurande, sur la ligne de Clermont à Tulle;
De Saillat à un point à déterminer de Nexon à Bussières-Galand, sur la ligne de Limoges à Périgueux, par ou près Rochechouart, Oradour et Chalus;
De Limoges au Dorat par Bellac;
De Saint-Denis-les-Martel au Buisson, par ou près Sarlat, avec embranchement sur Gourdon;
De Montmoreau à Périgueux;
De Nontron à Périgueux;
De Montauban à Cahors et Gourdon, en un point à déterminer de Thenon à Brive, sur le chemin de Périgueux à Brive;
De Montauban à Nontron et à Limoges, en traversant le chemin ci-dessus à Brive;
De Vendes à Aurillac.

M. Fargaudie prendra le titre d'ingénieur en chef directeur.

Il conservera provisoirement son service actuel.

14 *juillet*. — M. Quilliard, nommé inspecteur général de 2e classe par décret du 26 juin, est chargé de la direction du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est, en remplacement de M. Hachette, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Idem. — M. Rondel, ingénieur en chef, actuellement attaché au service ordinaire du département de Vaucluse et au contrôle

de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, est chargé du service ordinaire du département de l'Aube, en remplacement de M. Quilliard, nommé inspecteur général.

14 juillet 1876. — Les élèves ingénieurs de 1re classe hors de concours, nommés ingénieurs ordinaires de 3e classe par décret du *28 juin*, recevront les destinations suivantes :

M. Sabouret. — Service ordinaire de l'arrondissement de Béthune; études et travaux du chemin de fer de Béthune à Abbeville, et contrôle des travaux des chemins de fer du Nord et du Nord-Est, en remplacement de M. Vainet, précédemment mis en congé.

M. Lagout. — Service ordinaire de l'arrondissement sud du département de Tarn-et-Garonne; navigation de la Garonne et service des inondations, en remplacement de M. Rabel, précédemment appelé à une autre destination.

M. Bourguin. — Service ordinaire de l'arrondissement de Sedan (emploi créé).

M. Alvin. — Service hydraulique du département des Hautes-Pyrénées et service des études et travaux du chemin de fer de Toulouse à Bayonne, à la résidence de Tarbes, en remplacement de M. Lix, décédé.

M. Claveaard. — Mis à la disposition du ministre de la marine pour être attaché aux travaux hydrauliques du port militaire de Cherbourg, en remplacement de M. Lestelle, mis en congé illimité.

M. Rabet. — Service ordinaire et travaux maritimes du département de la Manche, à la résidence de Saint-Lô, en remplacement de M. Saléta, précédemment appelé à remplir les fonctions d'ingénieur en chef.

M. Gotteland. — Service de l'arrondissement de Verdun, en remplacement de M. Miniac, appelé à une autre destination.

M. Drouet. — Service ordinaire de l'arrondissement Est du département de Tarn-et-Garonne, navigation du Tarn et service des inondations, en remplacement de M. Mayer, appelé à une autre destination.

M. Laurent. — Service ordinaire de l'arrondissement de Guéret et service d'études et de construction du chemin de fer de Vieilleville à Bourganeuf, en remplacement de M. Macaire, sous-ingénieur, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

M. Couvrat-Desvergnes. — Service ordinaire de l'arrondissement de Condom, en remplacement de M. Fontès, appelé à un autre service.

M. Zurcher. — Mis à la disposition du ministre de la marine pour être attaché aux travaux hydrauliques du port militaire de Toulon, en remplacement de M. Dyrion, appelé à un autre service.

M. Séjourné. — Service ordinaire de l'arrondissement de Mende, en remplacement de M. Bézard, conducteur, faisant fonctions d'ingénieur ordinaire, qui est, sur sa demande, chargé d'un service de conducteur dans le département de la Lozère.

M. Barrand. — Chemin de fer de Rodez à Millau, à la résidence de Millau, en remplacement de M. Pader, précédemment mis en congé illimité.

M. Tourtay. — Mis à la disposition du ministre de la marine pour être attaché aux travaux hydrauliques du port militaire de Lorient, en remplacement de M. Bourdelles, appelé à une autre destination.

17 *juillet* 1876. — M. de Sansac, ingénieur en chef, attaché au service hydraulique du département de la Gironde et chargé en outre du service du pont de Cubzac, est chargé, à la résidence de Bordeaux du service de la première section du contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi.

Il reste d'ailleurs chargé provisoirement, sous la direction de l'ingénieur en chef du département de la Gironde, du service du pont de Cubzac.

Idem. — M. Martin (Auguste), conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Ain, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Moutiers, en remplacement de M. Soyer, précédemment appelé à un autre service.

M. Martin remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

Idem. — M. Brame, ingénieur en chef directeur, chargé du service des études d'un embranchement destiné à relier le fort de Châteauneuf à la ligne de Saint-Lô à Lamballe, est chargé en outre des études d'une ligne ayant pour objet de relier ce fort à la place de Saint-Malo.

19 *juillet.* — M. Küss, ingénieur en chef en disponibilité avec traitement entier, est remis en activité et chargé du service de la première section du contrôle de l'exploitation du réseau des chemins de fer de l'Est, provisoirement confié à M. l'inspecteur général directeur.

Idem. — M. Ravier, ingénieur en chef, déjà chargé du contrôle des travaux des chemins de fer de Roanne à Paray-le-Monial, de Silly-sur-Loire à Cercy-la-Tour, etc., réunit à ses attributions le service d'études et de construction des chemins de fer de Vieilleville à Bourganeuf et d'Aubusson à Felletin, actuellement confié à M. Antoine, ingénieur en chef du département de la Creuse, qui a demandé à être déchargé de ce service.

Idem. — M. Siégler, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Bar-le-Duc et attaché à divers services de chemins de fer, est attaché en outre au service des études de chemins de fer de Revigny à Saint-Dizier.

25 *juillet.* — M. Le Gros, inspecteur général de 2e classe, in-

spécteur général des travaux hydrauliques de la marine, est nommé membre de la commission des phares, en remplacement de M. Kolb, décédé.

26 *juillet* 1876.—M. Estoublon, conducteur principal, faisant fonctions d'ingénieur ordinaire, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Nontron et attaché à plusieurs services de chemins de fer, est attaché en outre aux études du prolongement jusqu'à Nontron du chemin de fer de Montauban à Cahors, Gourdon et un point à déterminer sur la ligne de Périgueux à Brive.

27 *juillet*. — M. Calmettes, conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de Tarn-et-Garonne, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Moissac, en remplacement de M. Meunier, précédemment appelé à un autre service.

M. Calmettes remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

29 *juillet*. — M. Fargaudie, ingénieur en chef directeur, chargé de la direction de plusieurs services de chemins de fer, est chargé en outre des études d'une ligne qui, se détachant près de Terrasson de la ligne de Montauban à Nontron par Cahors et Gourdon, se dirigerait directement vers Limoges.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés conducteurs de 4e classe les candidats déclarés admissibles ci-après désignés :

3 *juillet* 1876. — M. Pestre, Aveyron, service ordinaire.
5 *juillet*. — M. Guinot, Charente-Inférieure, service ordinaire.
11 *juillet*. — M. Proux, Loiret, service ordinaire.
14 *juillet*. — M. Boudet, Haute-Vienne, chemins de fer.
Idem. — M. Le Pley, Calvados, service ordinaire.
Idem. — M. Labro, Lot, navigation du Lot.
Idem. — M. Robin, administration centrale.
Idem. — M. Jean, Seine-et-Marne, service ordinaire.
Idem. — M. Largeot, Yonne, service ordinaire.
Idem. — M. Chevrier, Oise, navigation de la Belgique vers Paris.

14 *juillet* 1876. — M. Rousset, Lozère, service ordinaire.

19 *juillet*. — M. Bey, Meurthe-et-Moselle, canal de la Marne au Rhin.

Idem. — M. Maupeu, Gers, service ordinaire.

21 *juillet*. — M. Dupasquier, Côte-d'Or, canal de Bourgogne.

Idem. — M. Monnet, Sarthe, navigation de la Sarthe.

Idem. — M. Ropert, Côtes-du-Nord, canal de Nantes à Brest.

Idem. — M. Alessandri. Corse, service ordinaire.

24 *juillet*. — M. Jouhanneau, Dordogne, chemin de fer de Saint-Denis au Buisson.

26 *juillet*. — M. Harbumont, Ardennes, service ordinaire.

29 *juillet*. — M. Aouit, Gironde, service maritime.

Idem. — M. Velé, Meuse, canal de l'Est.

2° SERVICES DÉTACHÉS.

28 *juillet* 1876. — M. Dantony, conducteur de 3e classe, au service ordinaire du département de la Vendée, est mis à la disposition du ministre de la marine et des colonies pour être employé au service des travaux publics en Cochinchine.

29 *juillet*. — M. Legros, conducteur de 4e classe en congé illimité, est remis en activité et attaché au service de l'Algérie.

3° CONGÉS.

3 *juillet* 1876. — M. Cordier, conducteur de 2e classe, au service de la navigation de la Marne (2e section), est mis en congé illimité.

21 *juillet*. — M. Kerliezec-Royon, conducteur de 4e classe, au service maritime du département du Finistère, est mis en congé illimité.

27 *juillet*. — M. Rey, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de l'Isère, est mis en congé illimité et autorisé à passer au service vicinal du même département.

4° DÉMISSION.

20 *juillet* 1876. — Est acceptée la démission de M. Wackernie, conducteur de 4e classe, attaché, dans le département du Nord, au service des voies navigables.

5° RETRAITES.

	Dates d'exécution.
17 juillet 1876. — M. Brière, conducteur de 1re classe, Eure-et-Loir, service ordinaire.	1er sept. 1876.
25 juillet 1876. — M. Verger, conducteur de 2e classe, Ardèche, service ordinaire.	1er août 1876.
29 juillet 1876. — M. Dané, conducteur de 1re classe, Hautes-Pyrénées, service ordinaire.	1er juillet 1876.

6° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. Perrisoud, conducteur de 4e classe, Haute-Savoie, chemins de fer.	5 juillet 1876.
M. Manouvrier, conducteur de 1re classe, Creuse, service ordinaire.	8 juillet 1876.
M. Chartier, conducteur principal, Eure, service ordinaire.	9 juillet 1876.
M. Rossi, conducteur de 4e classe, Rhône, contrôle de l'exploitation des chemins de fer P.-L.-M.	23 juillet 1876.

7° DÉCISIONS DIVERSES.

14 *juillet* 1876.—M. Fraisse, conducteur de 3e classe, au service ordinaire du département de l'Ardèche, passe au service ordinaire du département de la Haute-Loire.

17 *juillet*. — M. Eybert, conducteur de 4e classe, au service du chemin de fer de Mazamet à Bédarieux, passe, dans le département du Gard, au contrôle des travaux des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée.

18 *juillet*. — M. Arnal, conducteur principal, au service ordinaire du département de la Lozère, passe au service ordinaire du département de l'Ardèche.

Idem. — M. Espirac, conducteur de 4e classe en congé illimité, est attaché au service ordinaire du département du Gers.

19 *juillet*. — M. Coste, conducteur de 4e classe en congé, est attaché au service du chemin de fer d'Albi au Vigan.

21 *juillet*. — M. Lemoine, ancien conducteur, est réintégré

dans ses fonctions et attaché au service ordinaire du departeme de la Marne.

24 *juillet* 1876. — M. Lapeyrère, conducteur de 4e classe, au se vice du chemin de fer de Condom à Port-Sainte-Marie, passe a service du chemin de fer de Condom à Riscle.

27 *juillet*. — M. Caillassou, conducteur de 4e classe, au servi ordinaire du département des Basses-Pyrénées, passe au servi ordinaire du département de Tarn-et-Garonne.

29 *juillet*. — M. Dereuder, conducteur de 2e classe, au servic ordinaire du département de la Seine, passe, dans le departeme du Nord, au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais.

Idem.— M. Bergé, conducteur de 3e classe, au service ordinair du département de Lot-et-Garonne, passe au service ordinaire d département de l'Allier.

L'*Éditeur-Gérant*, Dunod. Paris. Imp. Arnous de Rivière et Ce, 26, rue Racine.

DÉCRETS.

(N° 334)

[5 juillet 1875.]

Décret qui fixe le droit intérieur sur la dynamite.

Le Président de la République française,
Vu l'article 2 de la loi du 8 mars 1875,
Sur le rapport du ministre des finances,
Décrète :

Art. 1er. — Le droit intérieur à percevoir sur la dynamite est provisoirement fixé à 2 francs par kilogramme, quelles que soient la nature et la proportion des absorbants employés dans sa composition.

Art 2. — Le ministre des finances est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 335)

[6 juillet 1875.]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'embranchement partant d'un point de la ligne de Sablé à Châteaubriant, vers Chemazé, et aboutissant à ou près Craon.

. . . . . .

Art. 1er. — Le tracé de la ligne de Sablé à Châteaubriant, passant par Segré, sera complété par un embranchement partant d'un point de cette ligne vers Chemazé et aboutissant à ou près Craon.

L'établissement de cet embranchement est déclaré d'utilité publique.

Art. 2. — L'embranchement énoncé à l'article précédent sera exécuté par la compagnie de l'Ouest, comme partie intégrante de

la ligne de Sablé à Châteaubriant, aux clauses et conditions de la convention du 4 juillet 1868, et dans les délais fixés pour l'exécution des lignes de Laval à Angers et de Sablé à Châteaubriant.

(N° 336)

[6 juillet 1875.].

Décret qui fixe le point de départ à Orléans du chemin de fer d'Orléans à Châlons-sur-Marne.

. . . . . .

Art. 1er. — Le chemin de fer d'Orléans à Châlons-sur-Marne aura son point de départ à Orléans, dans la gare de la ligne de Paris à Orléans.

Le tracé du dit chemin, aux abords d'Orléans, se détachera de cette dernière ligne en un point à déterminer par l'administration, peu après la sortie de la gare des Aubrais, et se raccordera, au piquet 1306, avec la partie du même chemin actuellement exécutée.

(N° 337)

[6 juillet 1875.]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement, à Poitiers, d'une gare spéciale pour le service du chemin de fer de Saumur à Poitiers.

. . . . . .

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, à Poitiers, d'une gare spéciale pour le service du chemin de fer d'intérêt local de Saumur à Poitiers, conformément aux projets présentés par la compagnie concessionnaire, les 16 mars et 16 novembre 1874, et sous les réserves formulées dans la décision ministérielle du 26 octobre 1874 et dans l'arrêté préfectoral du 16 février 1875.

(N° 338)

[6 juillet 1875.]

Décret qui ouvre un crédit de 268.577f,18 sur l'exercice 1875 à titre de fonds de concours versés au trésor par le syndicat du canal de l'Est, pour les travaux de construction de ce canal.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

. . . . . .

Art. 1er. — Est reportée au chapitre XXXIV de la deuxième section du budget du ministère des travaux publics, exercice 1875 (*Amélioration des rivières*), une somme de 268.577f,18, applicable à l'exécution des travaux du canal de l'Est.

Pareille somme est annulée au chapitre correspondant inscrit à la deuxième section du budget de l'exercice 1874.

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense autorisée par l'article 1er du présent décret au moyen des ressources spéciales versées au trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par le syndicat du canal de l'Est.

Art. 3. — Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

(N° 339)

[6 juillet 1875.]

Décret concernant divers travaux à exécuter au port de Marseille

. . . . . .

Art. 1er. — Il sera procédé, conformément aux dispositions proposées par le conseil général des ponts et chaussées dans son avis susvisé du 7 janvier 1875, et figurées sur le plan général dressé à la date du 18 mars 1875, à l'exécution des travaux ci-après destinés à compléter les moyens d'exploitation des quais de la digue extérieure qui couvre les nouveaux bassins du port de Marseille

et à mieux abriter les deux bassins du Lazaret et d'Arenc, affectés à la compagnie des docks et entrepôts, savoir :

1° Construction, sur la passe de la traverse de la Joliette, d'un nouveau pont tournant susceptible de livrer passage à la fois aux charrettes et aux wagons, et modification des quais de cette passe pour les approprier aux besoins de cette nouvelle construction;

2° Établissement d'un nouveau mur de quai A' B' C' à 35m,30 en avant de celui existant le long de la partie étroite de la parcelle C; raccordement de ce mur avec le mur actuel C' D de la digue extérieure du bassin de la gare maritime, et remblayement de la surface comprise entre le nouveau mur de quai et l'ancien;

3° Construction d'un nouveau môle DIJKLM enraciné à cette digue et prolongement du môle d'Arenc suivant le périmètre PQRSTUVX, ces deux môles étant séparés par une passe de 60 mètres, réduite à 30 mètres pour l'établissement d'un pont tournant destiné à les mettre en communication.

Ces travaux sont déclarés d'utilité publique.

Art. 2. — Après l'achèvement des travaux ci-dessus énumérés, la compagnie, d'une part, cédera à la voie publique :

1° La portion de la parcelle C, qu'elle possède actuellement au sud de l'alignement 1, 2, définitivement arrêté, le long de la place d'Afrique, parallèlement à l'axe du nouveau pont tournant et à 10 mètres de distance de cet axe, d'une surface de 1.991 mètres carrés;

2° La portion de cette même parcelle C qu'elle possède sur la jetée extérieure, de manière à laisser entre le mur d'abri et la limite de sa concession une largeur de 20 mètres à la voie publique, d'une surface de 2.800 mètres carrés.

La compagnie, d'autre part, entrera en possession :

1° De l'agrandissement de la parcelle C résultant de la construction du nouveau mur de quai A' B' C' à 35m,30 en avant de celui actuel, ce qui portera à 8.851mq,50 la surface totale de la nouvelle parcelle C;

2° D'une nouvelle parcelle R, comprise entre la parcelle C et le nouveau môle à construire en prolongement de celui d'Arenc, desservie par le mur de quai CD, d'une contenance de 2.737mq,10;

3° D'une nouvelle parcelle S, prise sur une partie du nouveau môle à construire en prolongement de celui d'Arenc, desservie par le nouveau mur de quai DIJKL, parcelle d'une contenance de 6.660 mètres carrés;

4° De l'allongement exécuté au môle actuel d'Arenc et de

l'appendice RSTU, qui agrandira la parcelle N d'une surface de 13.282^{mq},50;

5° D'une extension de la parcelle A, qui agrandira cette parcelle d'une surface de 410 mètres carrés.

D'où résultera pour la compagnie des docks la nouvelle situation suivante :

	mètres carrés.
Parcelle A, dont la surface est portée à.	12.873.00
Parcelle B, dont la surface est portée à.	99.365,00
Parcelle C (nouvelle), dont la surface est de. . .	8.851,50
Parcelle M, dont la surface est de.	22 985,00
Parcelle N, dont la surface est portée à.	55.494,50
Parcelle R (nouvelle), dont la surface est de.. . .	2.737,10
Parcelle S (nouvelle), dont la surface est de. . .	6.660,00
Surface totale.	208.966,10

Art. 3. — Tous les travaux énumérés dans l'article 1er, y compris les remblais devant former les terre-pleins en arrière des murs de quai, seront exécutés par les soins de l'État, sauf les travaux du pont tournant du môle d'Arenc, tant ceux de maçonnerie, fondations comprises, que ceux de ferronnerie. En échange des avantages qui résulteront, pour la compagnie, des agrandissements qu'elle obtiendra ainsi qu'il est dit article 2, elle concourra à l'exécution de ces travaux pour une somme fixée à 1.098.500 francs. Cette somme sera versée par la compagnie à mesure de l'avancement des travaux, évalués 2.360.000 francs, et au prorata des dépenses faites par l'État.

La part de dépense afférente à l'État sera imputée sur la deuxième section du budget (*Amélioration des ports*).

Art. 4. — L'État livrera partiellement à la compagnie les nouveaux terrains concédés au fur et à mesure de leur constitution et dans la limite des exigences créées pour l'achèvement des travaux.

La parcelle R ne sera remise à la compagnie qu'après que le quai de la digue extérieure du bassin National aura été livré au commerce. Toutefois, cette remise aura lieu dans un délai maximum de trois ans, à partir du présent décret.

La compagnie élèvera sur ces terrains, dans un délai d'un an à partir de leur livraison, des constructions telles qu'elles figurent sur le plan fourni par elle le 13 mars 1873, mais avec les modifications qui pourront résulter de l'adoption de la nouvelle courbe B' C'.

Art. 5. — La compagnie démolira, sans indemnité aucune, toutes

les constructions existant aujourd'hui sur les parties de la parcelle C qui doivent, à l'avenir, faire partie de la voie publique. Cette démolition sera commencée lorsque la compagnie aura édifié sur les nouvelles parcelles concédées de nouveaux magasins d'une contenance équivalente à celle des magasins à démolir, et, au plus tard, dans le délai d'un an, à partir de la livraison d'une surface de terrain égale à celle occupée par ces derniers magasins.

Toutefois, la compagnie laissera libre dès à présent, pour le public, un passage de 15 mètres de largeur à travers la parcelle C, dans le prolongement du nouveau pont tournant construit sur la passe de la traverse de la Joliette.

Art. 6. — Sont et demeurent maintenues toutes les clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret du 23 octobre 1856, modifié par le décret du 22 août 1860, qui n'ont rien de contraire aux dispositions adoptées dans le présent décret.

(N° 340)

[9 juillet 1875.]

Décret portant répartition, entre les départements, de la somme de 180.000 francs, formant le complément de la huitième annuité de la subvention de 100 millions accordée, en vertu de la loi du 11 juillet 1868, pour l'achèvement des chemins vicinaux.

. . . . . .

Art. 1er. — Une somme de 180.000 francs, formant le complément de la huitième annuité des subventions accordées par la loi du 11 juillet 1868 pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires, est répartie, pour l'exercice 1876, conformément à l'état annexé au présent décret.

Art. 2. — Le ministre de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent décret.

État annexé au décret du 9 juillet 1875.

Tableau de la répartition de la somme de 180.000 *francs formant le complément de la huitième annuité de la subvention de* 100 *millions accordée par la loi du* 11 *juillet* 1868, *pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires.*

DÉPARTEMENTS. 1	SOMME ALLOUÉE à chaque département. 2	OBSERVATIONS. 3
	francs.	
Alpes (Basses-)	8.000	
Alpes (Hautes-)	20.000	
Ardèche	5.000	
Ariége	13.000	
Cher	5.000	
Corse	10.500	
Creuse	7.000	
Landes	10.000	
Loire (Haute-)	5.000	
Lozère	10.000	
Pyrénées-Orientales	10.000	
Chemins stratégiques	40.000	
Réserve	36.500	
Total	180.000	

(N° 341)

[10 juillet 1875.]

Décret portant répartition entre les départements de la huitième annuité des subventions accordées, en vertu des lois des 11 *juillet* 1868 *et* 25 *juillet* 1873, *pour l'achèvement des chemins vicinaux.*

. . . . . .

Art. 1er. — La somme de 4.675.000 francs, représentant, sauf les prélèvements ci-après, la huitième annuité de la subvention accordée pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires (4.885.000 francs), est répartie, pour l'exercice 1876, conformément à l'état n° 1 annexé au présent décret.

La somme de 180.000 francs est réservée pour être distribuée

conformément à l'article 2, § 2, de la loi du 11 juillet 1868; celle de 30.000 francs, formant le complément de la subvention, est affectée au payement des anciens agents voyers de l'Alsace-Lorraine.

Art. 2. — Une somme de 750.000 francs, formant la huitième annuité de la subvention accordée par les lois précitées pour l'achèvement des chemins vicinaux d'intérêt commun, est répartie, pour l'exercice 1876, conformément à l'état n° 2 ci-annexé.

Art. 3. — La somme de 200 millions que la caisse des chemins vicinaux est autorisée à prêter aux communes et aux départements, pour l'achèvement de leurs chemins vicinaux, est répartie entre les départements conformément à l'état n° 3 ci-annexé.

Art. 4. — Les ministres secrétaires d'État aux départements de l'intérieur et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

État n° 1 annexé au décret du 10 juillet 1875.

CHEMINS VICINAUX ORDINAIRES.

Répartition d'une somme de 4.675.000 francs.

(Exécution des articles 1 et 2 de la loi du 11 juillet 1868 et de la loi du 25 juillet 1873).

DÉPARTEMENTS. 1	SOMME accordée à chaque département. 2	DÉPARTEMENTS. 1	SOMME accordée à chaque département. 2
	francs.		francs.
Ain	57.172	Report	2.478.991
Aisne	66 567	Loiret	30.141
Allier	32.512	Lot	60.138
Alpes (Basses-)	78.942	Lot-et-Garonne	73 465
Alpes (Hautes-)	51.808	Lozère	119.268
Alpes-Maritimes	50.063	Maine-et-Loire	42.516
Ardèche	69.202	Manche	46.709
Ardennes	35 888	Marne	57.653
Ariége	91.745	Marne (Haute-)	52.540
Aube	43.046	Mayenne	35.784
Aude	54.380	Meurthe-et-Moselle	17.805
Aveyron	25.521	Meuse	49.158
Bouches-du-Rhône	68.502	Morbihan	9.685
Calvados	69.846	Nièvre	55.731
Cantal	86 047	Nord	112.710
Charente	48 454	Oise	45.940
Charente-Inférieure	28.749	Orne	69 910
Cher	89.834	Pas-de-Calais	124.253
Corrèze	74.525	Puy-de-Dôme	»
Corse	155.930	Pyrénées (Basses-)	76.882
Côte-d'Or	37.866	Pyrénées (Hautes-)	69.350
Côtes-du-Nord	20.617	Pyrénées-Orientales	64.018
Creuse	59.006	Belfort (Territoire de)	42.839
Dordogne	74.405	Rhône	53.439
Doubs	48.158	Saône (Haute-)	37.977
Drôme	66.656	Saône-et-Loire	45.971
Eure	14.981	Sarthe	41 823
Eure-et-Loir	56 027	Savoie	120.596
Finistère	31.036	Savoie (Haute-)	164.564
Gard	43 062	Seine	1.180
Garonne (Haute-)	52.486	Seine-Inférieure	23.611
Gers	23.597	Seine-et-Marne	26.306
Gironde	39.253	Seine-et-Oise	54.302
Hérault	75.019	Sèvres (Deux-)	27.146
Ille-et-Vilaine	41.550	Somme	34 536
Indre	75 283	Tarn	20.334
Indre-et-Loire	27.552	Tarn-et-Garonne	8.587
Isère	68.698	Var	39 368
Jura	39 066	Vaucluse	44.749
Landes	82.975	Vendée	5.441
Loir-et-Cher	33.113	Vienne	41.394
Loire	36 851	Vienne (Haute-)	81.668
Loire (Haute-)	44.754	Vosges	17.293
Loire-Inférieure	108.247	Yonne	49.209
A reporter	2.478.991	Total	4.675.000

État n° 2 annexé au décret du 10 juillet 1875.

CHEMINS VICINAUX D'INTÉRÊT COMMUN.

Répartition d'une somme de 750.000 francs.

(Exécution des articles 2 et 4 de la loi du 11 juillet 1868 et de la loi du 25 juillet 1873.)

DÉPARTEMENTS.	SOMME accordée à chaque département.	DÉPARTEMENTS.	SOMME accordée à chaque département.
1	2	1	2
	francs.		francs.
Ain	8.752	Report	460 862
Aisne	11.134	Loiret	3 606
Allier	31.033	Lot	11.840
Alpes (Basses-)	6.084	Lot-et-Garonne	3.388
Alpes (Hautes-)	5.860	Lozère	17.708
Alpes-Maritimes	14.642	Maine-et-Loire	8.237
Ardèche	11.373	Manche	5.987
Ardennes	4.387	Marne	6.150
Ariége	17.041	Marne (Haute-)	14.980
Aube	13.761	Mayenne	1.748
Aude	16.795	Meurthe-et-Moselle	1.885
Aveyron	11.552	Meuse	8.642
Bouches-du-Rhône	7.207	Morbihan	8.194
Calvados	16.835	Nièvre	14.700
Cantal	19.045	Nord	7.728
Charente	5.296	Oise	»
Charente-Inférieure	8.347	Orne	3.572
Cher	14.635	Pas-de-Calais	»
Corrèze	13.279	Puy-de-Dôme	32.523
Corse	33.020	Pyrénées (Basses-)	6.568
Côte-d'Or	3.122	Pyrénées (Hautes-)	4.463
Côtes-du-Nord	3.738	Pyrénées-Orientales	10.714
Creuse	21.908	Belfort (Territoire de)	5.853
Dordogne	6.680	Rhône	5.855
Doubs	»	Saône (Haute-)	7.991
Drôme	7.671	Saône-et-Loire	755
Eure	»	Sarthe	2.512
Eure-et-Loir	13.607	Savoie	14.759
Finistère	8.956	Savoie (Haute-)	2.681
Gard	1.837	Seine	»
Garonne (Haute-)	1.523	Seine-Inférieure	»
Gers	1.929	Seine-et-Marne	»
Gironde	10.344	Seine-et-Oise	5.522
Hérault	8.980	Sèvres (Deux-)	16.061
Ille-et-Vilaine	7.573	Somme	500
Indre	14.200	Tarn	19.973
Indre-et-Loire	26	Tarn-et-Garonne	2.435
Isère	8.442	Var	1.328
Jura	4.276	Vaucluse	2.206
Landes	11.753	Vendée	»
Loir-et-Cher	11.390	Vienne	9.763
Loire	14.684	Vienne (Haute-)	7.514
Loire (Haute-)	17.236	Vosges	7.195
Loire-Inférieure	10.930	Yonne	3.643
A reporter	460.862	Total	750.000

État n° 3 annexé au décret du 10 juillet 1875.

EMPRUNTS A LA CAISSE DES CHEMINS VICINAUX.

Répartition d'une somme de 200 millions.

(Exécution des articles 6 et 7 de la loi du 11 juillet 1868.)

DÉPARTEMENTS.	MONTANT des emprunts que les départements dans lesquels le produit du centime est inférieur à 20.000 francs pourront contracter pour l'achèvement des chemins de grande et de moyenne communication.	MONTANT par département des sommes que les communes et, dans le cas prévu par l'article 7, le département, pourront emprunter à la caisse des chemins vicinaux pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires.	DÉPARTEMENTS.	MONTANT des emprunts que les départements dans lesquels le produit du centime est inférieur à 20.000 francs pourront contracter pour l'achèvement des chemins de grande et de moyenne communication.	MONTANT par département des sommes que les communes et, dans le cas prévu par l'article 7, le département, pourront emprunter à la caisse des chemins vicinaux pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires.
1	2	3	1	2	3
	francs.	francs.		francs.	francs.
.....	»	352.100	Report.....	13.582.000	27.785.900
.....	»	2.637.400	Eure-et-Loir.....	»	3.500.000
.....	»	1.202.200	Finistère.....	»	3.384.000
Basses-...	865.000	164.200	Gard.....	»	253.500
Hautes-...	1.000.000	181.700	Garonne (Haute-)...	»	534.400
Maritimes...	1.000.000	1.275.800	Gers.....		173.600
.....	1.647.000	596.900	Gironde.....	»	780.400
.....	»	648.600	Hérault.....	»	2.948.700
.....	1.650.000	516.400	Ille-et-Vilaine.....	»	1.434.400
.....	»	837.900	Indre.....	811.000	1.615.000
.....	»	525.000	Indre-et-Loire.....	»	393.300
.....	»	170.400	Isère.....	»	3.513.600
-du-Rhône..	»	525.600	Jura.....	»	613.400
.....	»	588.900	Landes.....	3.380.500	1.826.400
.....	3.350.000	627.200	Loir-et-Cher.....	»	1.210.800
.....	»	1.560.400	Loire.....	»	1.530.200
-Inférieure..	»	1.166.000	Loire (Haute-).....	1.500.000	130.000
.....	800.000	3.527.600	Loire-Inférieure...	»	9.700.000
.....	1.500.000	571.600	Loiret.....	»	1.346.100
.....	650.000	821.500	Lot.....	1.400.000	607.300
.....	»	110.100	Lot-et-Garonne....	»	3.399.300
-Nord....	»	1.555.100	Lozère.....	400.000	78.000
.....	1.120.000	186.400	Maine-et-Loire....	»	2.721.700
.....	»	5.456.500	Manche.....	»	1.399.100
.....	»	441.500	Marne.....	»	2.627.400
.....	»	1.360.200	Marne (Haute-)....	»	1.620.000
.....	»	178.700	Mayenne.....	»	1.321.000
A reporter...	13.582.000	27.785.900	A reporter....	21.073.500	76.447.500

DÉPARTEMENTS.	MONTANT des emprunts que les départements dans lesquels le produit du centime est inférieur à 20.000 francs pourront contracter pour l'achèvement des chemins de grande et de moyenne communication.	MONTANT par département des sommes que les communes et, dans le cas prévu par l'article 7, le département, pourront emprunter à la caisse des chemins vicinaux pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires.	DÉPARTEMENTS.	MONTANT des emprunts que les départements dans lesquels le produit du centime est inférieur à 20.000 francs pourront contracter pour l'achèvement des chemins de grande et de moyenne communication.	MONTANT par département des sommes que les communes et, dans le cas prévu par l'article 7, le département, pourront emprunter à la caisse des chemins vicinaux pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires.
1	2	3	1	2	3
	francs.	francs.		francs.	francs.
Report.	21.073.500	76.447.500	Report.	27.048.500	121.163.[illegible]
Meurthe-et Moselle. .	»	795.700	Savoie (Haute-). . . .	1.800.000	556.[illegible]
Meuse.	»	200.700	Seine.	»	316.[illegible]
Morbihan.	»	799.800	Seine-Inférieure. . .	»	208.[illegible]
Nièvre.	»	1.800.000	Seine-et-Marne. . . .	»	1.658.[illegible]
Nord.	»	23.383.200	Seine-et-Oise.	»	3.877.[illegible]
Oise.	»	473.800	Sèvres (Deux-). . . .	»	1.087.[illegible]
Orne.	»	3.648.400	Somme.	»	564.[illegible]
Pas-de-Calais.	»	3.325.000	Tarn.	»	175.[illegible]
Puy-de-Dôme.	»	1.834.800	Tarn-et-Garonne. . .	»	277.[illegible]
Pyrénées (Basses-). .	1.245.000	672.600	Var.	»	553.[illegible]
Pyrénées (Hautes-). .	1.000.000	132.100	Vaucluse.	»	557.[illegible]
Pyrénées-Orientales.	350.000	128.300	Vendée.	»	686.[illegible]
Belfort (Territoire de)	»	10.000	Vienne.	»	1.124.[illegible]
Rhône.	»	1.419.000	Vienne (Haute-). . . .	3.497.300	1.618.[illegible]
Saône (Haute-). . . .	»	710.200	Vosges.	»	1.181.[illegible]
Saône-et-Loire. . . .	»	2.650.000	Yonne.	»	608.[illegible]
Sarthe.	»	1.313.100			
Savoie.	3.380.000	1.419.600	Réserve.	»	28.07[illegible]
A reporter. . . .	27.048.500	121.163.800	Totaux.	32.345.800	167.654.[illegible]

(N° 342)

[15 juillet 1875.]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics un crédit de 1.050.000 francs sur l'exercice 1875, à titre de fonds de concours versés au trésor par la chambre de commerce du Havre, pour les travaux d'agrandissement de l'avant-port de cette ville.

(N° 343)

[15 juillet 1875.]

Décret qui proroge le délai d'exécution des travaux du chemin de fer d'intérêt local de Saint-Quentin à Guise.

. . . . . .

Art. 1er. — Est approuvée la prorogation du délai fixé pour l'exécution du chemin de fer d'intérêt local de Saint-Quentin à Guise, telle qu'elle résulte de la délibération ci-dessus visée du conseil général du département de l'Aisne.

En conséquence, le délai accordé à la compagnie expirera le 15 août 1876.

(N° 344)

[24 juillet 1875.]

Décret qui modifie le cahier des charges de la concession du chemin de fer des mines de Marsanges à la ligne de Brioude à Alais.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le décret, en date du 12 mars 1875 (*), qui a autorisé la société nouvelle des mines de Marsanges (Haute-Loire) à établir un chemin de fer d'embranchement destiné à relier les dites mines à la ligne de Brioude à Alais, près de la station de Langeac;

Vu le cahier des charges annexé à ce décret, et notamment le § 2 de l'article 10, lequel est ainsi conçu :

« L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 3m,50, « et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs « de chaque voie, pour le passage des trains, ne sera pas infé- « rieure à 4m,50; »

Vu la demande présentée le 30 avril 1875 par la société des mines de Marsanges, à l'effet d'obtenir que la disposition susmentionnée soit modifiée en ce qui concerne la hauteur des ponts à construire sous les voies de communication;

. . . . . .

Art. 1er. — Le paragraphe 2 de l'article 10 du cahier des charges

(*) *Annales*, 1876, p. 792.

susvisé de la concession du chemin de fer des mines de Marsanges à la ligne de Brioude à Alais est modifié ainsi qu'il suit :

« L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 3m,50, « et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs, « pour le passage des trains, ne sera pas inférieure à 3 mètres. »

(N° 345)

[31 juillet 1875.]

Décret qui modifie, en ce qui concerne le département des Landes, le tableau annexé au décret du 12 janvier 1875, relatif à la pêche fluviale.

. . . . . .

Art. 1er. — Est modifié comme ci-après, en ce qui concerne le département des Landes, le tableau annexé au décret du 12 janvier 1875, portant fixation des parties de fleuves, rivières et canaux navigables et flottables réservées pour la reproduction du poisson pendant cinq années, à dater du 1er janvier 1875 :

NOMS des départements.	DÉSIGNATION des fleuves, rivières et canaux.	LIMITE DES PARTIES A RÉSERVER.	LONGUEUR des parties réservées.
			mètres.
Landes.	Haut Adour. .	Réserve du moulin de Fauja, sur 200 mètres en amont et 200 mètres en aval de la digue (commune de Saint-Sever).	400
Idem.	*Idem*.	Réserve du moulin de Saint-Maurice, sur 200 mètres en amont et 200 mètres en aval de la digue (commune de Saint-Maurice).	400
Idem.	*Idem*.	Réserve du moulin de Lamensans, sur 200 mètres en amont et 200 mèt. en aval de la digue (communes de Bordères-Lamensans et Reming). .	400
Idem.	*Idem*.	Réserve du moulin Saint-Jean, sur 200 mètres en amont et 200 mètres en aval de la digue (communes de Gazères et de Duhort-Bachen). . .	400
Idem.	*Idem*.	Réserve du pont d'Aire, sur 200 mètres en amont et 200 mètres en aval de la chute formée par la saillie du grand radier du dit pont (commune d'Aire).	400
Idem.	*Idem*.	Réserve du moulin d'Onard, sur 200 mètres en amont et 200 mètres en aval de la digue (communes d'Onard et d'Audon.	400
		Total.	2.400

(N° 346)

[31 juillet 1875.]

Décret qui prescrit les mesures à prendre pour le transport par eau des marchandises dangereuses.

Le Président de la République française,

Vu l'article 3 de la loi du 18 juin 1870, aux termes duquel un règlement d'administration publique doit déterminer les conditions de l'embarquement et du débarquement des matières pouvant être une cause d'explosion ou d'incendie, et les précautions à prendre pour l'amarrage dans les ports des bâtiments qui en sont porteurs;

Vu l'article 4 de la dite loi, portant que toute contravention au règlement d'administration publique énoncé à l'article 3 et aux arrêtés pris par les préfets, sous l'approbation du ministre des travaux publics, sera punie de la peine portée à l'article 1er, c'est-à-dire d'une amende de 16 francs à 3.000 francs, et à l'article 5 de la même loi, portant qu'en cas de récidive dans l'année, les peines prononcées par l'article 1er seront portées au double, et que le tribunal pourra, selon les circonstances, prononcer, en outre, un emprisonnement de trois jours à un mois;

Vu les avis des ingénieurs des ponts et chaussées et des chambres de commerce;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées des 26 décembre 1872 et 19 octobre 1874;

Vu le décret du 12 août 1874 (*), rendu en exécution de l'article 2 de la loi du 18 juin 1870, déterminant la nomenclature des matières qui doivent être considérées comme pouvant donner lieu soit à des explosions, soit à des incendies;

Décrète :

Art. 1er. — Les bateaux circulant sur les voies navigables intérieures qui sont chargés, en totalité ou en partie, de l'une des marchandises dangereuses dont la nomenclature a été déterminée par le décret du 12 août 1874, doivent arborer un pavillon rouge au haut de leur mât et, à défaut de mât, au haut d'une perche de 2 mètres de hauteur placée à l'avant.

(*) *Annales* 1875, p. 681.

Art. 2. — Le chargement et le déchargement des marchandises dangereuses ne peuvent avoir lieu que sur les quais ou portions de quais désignés à cet effet.

Ces opérations ne peuvent être commencées sans l'autorisation écrite d'un agent de la navigation. Elles n'ont lieu que de jour et sont poursuivies, sans désemparer, avec la plus grande célérité, de telle sorte qu'aucun colis ne reste sur le quai pendant la nuit.

L'embarquement des marchandises dangereuses n'a lieu qu'à la fin du chargement.

Art. 3. — Les essences doivent être contenues dans des vases métalliques hermétiquement fermés.

L'usage des bonbonnes ou touries en verre et en grès, lors même qu'elles sont protégées par un revêtement extérieur, est interdit.

Art. 4. — Les marchandises dangereuses sont arrimées dans des compartiments isolés du reste de la cargaison. Elles sont tenues à l'abri du soleil et recouvertes d'une couche de sable humide de 0m,20 d'épaisseur.

Art. 5. — Dans le cas où les dispositions de l'article précédent n'auraient pas été observées, il ne peut être fait usage de feu à bord, même pour la préparation des aliments. Il est également interdit de fumer. Les seules lumières permises dans ce cas sont celles des lanternes dont les règlements sur la police de la navigation prescrivent l'emploi au stationnement, pendant la marche de nuit et au passage des souterrains.

Art. 6. — Lorsque les marchandises dangereuses ont été embarquées en France, le patron est tenu de faire connaître le moment du départ à l'agent de la navigation qui a autorisé l'embarquement, et de lui remettre une déclaration écrite indiquant la nature et la quantité des dites marchandises, ainsi que l'itinéraire à suivre jusqu'à destination.

Lorsque les marchandises dangereuses ont été chargées hors de France, cette déclaration est faite, sans délai, à l'éclusier ou à l'agent de la navigation le plus voisin de la frontière.

Dans les deux cas, il est délivré un récépissé de la déclaration, que le porteur, au cours du voyage, est tenu d'exhiber à toute réquisition des agents de la navigation.

Art. 7. — Les bateaux portant des marchandises dangereuses doivent avoir à bord au moins deux personnes chargées de les diriger.

Sur les canaux et rivières canalisées où il existe des services de traction réguliers, ils doivent se faire haler dans les conditions

requises pour l'exercice du droit de trématage et de priorité de passage aux écluses et aux ponts mobiles.

Art. 8. — Il est interdit aux bateaux chargées de marchandises dangereuses de naviguer de nuit dans les villes, dans les ports et dans les biefs contenant une agglomération de bateaux ou de trains de bois.

Art. 9. — Les bateaux chargés de marchandises dangereuses doivent, lorsqu'ils stationnent, se tenir éloignés à la distance de 50 mètres, ou à la distance moindre fixée par les agents de la navigation, de tous autres bateaux ou trains de bois, des ponts en charpente, portes d'écluses ou autres ouvrages en bois, ainsi que des dépôts de matières combustibles existant sur les bords.

Il est interdit à tout bateau de stationner à de moindres distances des bateaux chargés de marchandises dangereuses.

Art. 10. — Des arrêtés préfectoraux, approuvés par le ministre des travaux publics, déterminent :

1° Les mesures nécessaires pour l'exécution du présent règlement;

2° Les conditions sous lesquelles il pourra être dérogé aux dispositions du présent règlement, à l'égard des bateaux chargés de petites quantités de matières dangereuses.

Art. 11. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 347)

[3 août 1875.]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1875, un crédit de 8.127.228f,36 à titre de fonds de concours versés au trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour l'exécution de divers travaux publics.

. . . . . .

Art 1er. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur les fonds du budget de l'exercice 1875 (1re et 2e section), un crédit de 8.127.228f,36.

Cette somme de 8.127.228f,36 est répartie de la manière suivante entre les chapitres de la première et de la deuxième section ci-après désignées, savoir :

Ire SECTION.

TRAVAUX ORDINAIRES.

		francs.
CHAP. XI.	Routes et ponts	91.386,08
—— XII.	Navigation intérieure. — Rivières	156.022,49
—— XIII.	Navigation intérieure. — Canaux	4.036,30
—— XIV.	Ports maritimes, phares et fanaux	111.432,33
—— XV.	Études et subventions pour travaux d'irrigation, de desséchement et de curage	1.125,00

IIe SECTION.

TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.

CHAP. XXIX.	Lacunes des routes nationales	5.000,00
—— XXX.	Rectification des routes nationales	1.000,00
—— XXXIII.	Construction des ponts	580.000,00
—— XXXIV.	Amélioration des rivières	21.000,00
—— XXXVI.	Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes	308.584,00
—— XXXVII.	Travaux de défense contre les inondations	80.000,00
—— XXXVIII.	Travaux d'amélioration agricole	88.898,87
—— XXXIX.	Travaux des routes agricoles et salicoles	3.743,29
—— XLIII.	Travaux de chemins de fer exécutés par l'État	6.675.000,00
	Ensemble, comme ci-dessus	8.127.228,36

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense autorisée par l'article précédent au moyen des ressources spéciales versées au trésor à titre de fonds de concours.

Art. 3. — Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

État des sommes versées dans les caisses du trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour concourir, avec les fonds de l'État, à l'exécution de travaux publics appartenant à l'exercice 1875.

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS sont destinés.	MONTANT des versements.
	Ire SECTION (TRAVAUX ORDINAIRES).	
	CHAPITRE XI.	
	ROUTES ET PONTS.	fr. c.
Drôme.	Élargissement de la route nationale, n° 93, dans la traverse de Die.	548,90
Gironde.	Restauration de la chaussée pavée du cours de l'Intendance, entre la place de la Comédie et la place Dauphine, à Bordeaux.	18.427,53
	Entretien des routes nationales dans la traverse de Libourne.	222,06
	Entretien de la route nationale, n° 137, dans la traverse de Blaye.	289,30
Ille-et-Vilaine. .	Amélioration de la route nationale, n° 155, sur la chaussée du Sillon et aux abords de Saint-Malo.	8.400,00
	Amélioration de la route nationale, n° 155, sur la chaussée du Sillon et aux abords de Saint-Malo.	5,700,00
Indre.	Élargissement du pont Saint-Louis, dans la traverse d'Issoudun (route nationale, n° 151). . . .	1.500,00
Loir-et-Cher. . .	Élargissement de la route nationale, n° 157, dans la traverse de Blois.	5.506,00
Loiret.	Élargissement de la route nationale, n° 140, dans la traverse de Gien.	1.333,35
Lot-et-Garonne.	Élargissement de la route nationale, n° 127, dans la traverse de Marmande.	1.000,00
	Construction de trottoirs et réfection du pavage de la route nationale, n° 127, dans la traverse d'Agen.	4.060,20
Pas-de-Calais. .	Construction d'un trottoir le long de la route nationale, n° 43, entre Hénin-Liétard et Billy-Montigny.	4.500,00
	Pavage de la route nationale, n° 1, dans la traverse de Saint-Pierre-lès-Calais.	8.022,94
Seine.	Entretien des ponts et passerelles à péage rachetés par la ville de Paris.	4.000,00
	Construction d'un égout sous la route nationale, n° 5, dans la traverse de Charenton.	10.000,00
Seine-et-Oise. .	Arrosage des routes nationales, nos 10 et 189, dans la traverse de Sèvres.	1.607,20
	Entretien de la route nationale, n° 10, entre Sèvres et Versailles.	8.029,20
Somme.	Remaniement et élargissement de la chaussée pavée de la rue Saint-Gilles, à Abbeville (route nationale, n° 1).	3.000,00
Tarn.	Construction de trottoirs le long de la route nationale, n° 112, dans la traverse de Castres. . .	500,00
Vendée.	Amélioration de la route nationale, n° 148, dans la traverse de Sainte-Hermine.	639,40
Yonne.	Assainissement du ravin de Villeneuve-la-Guyard, qui sert d'écoulement aux eaux provenant de la route nationale, n° 5, et de la route départementale, n° 23.	4.100,00
	Total.	91.386,08

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS sont destinés.	MONTANT des versements.
	CHAPITRE XII.	
	NAVIGATION INTÉRIEURE. — RIVIÈRES.	fr. c.
Allier	Consolidation de la tête amont du perré des Mottes sur l'Allier	600,00
	Entretien du barrage de Ternay	5.400,00
Ardèche	Revêtement de la berge de la rive droite du Rhône, au quartier de l'île des Perriers	250.00
Aube	Prolongement du garde-corps du quai du port au charbon de Nogent-sur-Seine	500,00
Bouches-du-Rhône.	Consolidation et achèvement des perrés de la rive gauche du Rhône, en amont de la gare maritime d'Arles	17.500,00
	Construction de l'épi de Sambuc, sur la Durance.	50.000,00
Côte-d'Or	Reconstruction du pont Grassot sur la Saône	3,750,00
Dordogne	Restauration du barrage et du pertuis de Sallegourde, sur l'Isle	3.920,00
Drôme	Achèvement de la digue sur l'Isère, en aval de la commune de Beaumont-Monteux	2.800,00
Ille-et-Vilaine	Amélioration du gué de Chancors, sur la Vilaine.	1.000,00
Indre-et-Loire	Réparation des avaries causées par les crues de la Loire à la levée de Chargé	1.066,60
Isère	Établissement d'un parapet le long de la digue de Sablons, sur la rive gauche du Rhône	5.775,00
Loire	Entretien du réservoir du Furens	6.667,00
Maine-et-Loire.	Prolongement du quai du Gaz, à Saumur, sur la rive droite de la Loire	2.857,00
Meurthe-et-Moselle.	Réparation des dégradations causées aux ouvrages de la Moselle, entre Frouard et Pont-à-Mousson	10.577,60
	Abaissement du radier de trois arches du pont de Malzéville, sur la Meurthe	12.000,00
Nièvre	Entretien des pertuis établis sur la rivière d'Yonne	700,00
Nord	Entretien du pont de Saint-Momelin, sur l'Aa	130.00
	Entretien du chemin de halage de la Lys, entre Merville et Saint-Venant	1.408.00
	Frais de curage de la Scarpe	885,04
Pas-de-Calais	Entretien du chemin de halage de la Lawe	150,00
	Salaire du pontonnier de Saint-Momelin	60,00
Puy-de-Dôme	Reconstruction de la rampe d'accès du bac de Mirefleurs, sur l'Allier	400,00
	Réparation du perré défensif de Chadieu, sur l'Allier	4.750.00
Pyrénées (Basses-)	Entretien des rives de l'Adour et de la Nive	1.676,25
Rhône	Entretien des quais du Rhône et de la Saône, dans la traversée de Lyon	20.000,00
Saône (Haute-)	Entretien des quais de la Saône, dans la traversée de Gray	1.050,00
Yonne	Entretien des pertuis établis sur l'Yonne	150,00
	Total	156 022,49
	CHAPITRE XIII.	
	NAVIGATION INTÉRIEURE. — CANAUX.	
Nord	Entretien du pont de Copenaxfort, sur le canal de Bourbourg	169,86
	Entretien des ponts établis sur le canal de la Basse-Colme	137.44
	A reporter	307,30

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS sont destinés.	MONTANT des versements.
		fr. c.
	Report.	307,30
Pas-de-Calais. .	Entretien du chemin de halage du canal de la Haute-Deule.	354,00
Saône-et-Loire.	Travaux de régularisation de la rigole d'amenée des eaux du réservoir du Plessy au canal du Centre.	2.400,00
Yonne.	Reconstruction du pertuis de la prise d'eau de Tonnerre.	975,00
	Total.	4 036,30
	CHAPITRE XIV.	
	PORTS MARITIMES, PHARES ET FANAUX.	
Côtes-du-Nord.	Construction d'une cale d'embarquement au havre des moulins de Plouër, sur la Rance maritime.	6.000,00
Gironde.	Entretien des ports de Macau, de Bourg, de Lamarque, de Libourne, de Soussans, de Blaye, de Plassac, de Pauillac, de Saint-Julien, de Saint-Seurin, de Saint-Estèphe, de Richard, de Caverne et de Plagne.	5.630,95
	Entretien des chaussées et des terre-pleins du port de Bordeaux.	12.371,08
Hérault.	Entretien des ports de Mèze, de Marseillan, de Bouzigues et de Balaruc.	1.625,00
	Agrandissement du port de Marseillan.	4.000,00
Landes.	Travaux de fixation de l'embouchure du courant du vieux Boucau.	4.500,00
Nord.	Entretien du canot affecté à la police du port de Dunkerque.	1.365,30
	Appropriation de la rive et du canal de Bergues et construction d'un pont sur le canal de jonction, à Dunkerque.	53.400,00
	Établissement d'un bordage aux jetées de l'ouest du port de Dunkerque.	10.000,00
Pas-de-Calais. .	Élargissement de la passerelle établie sur les portes d'aval de l'écluse du bassin à flot du port de Boulogne.	2.200,00
	Frais occasionnés par le service des renseignements météorologiques.	360,00
Pyrénées (Basses-).	Frais occasionnés par le service des renseignements météorologiques.	240,00
Seine-Inférieure.	Frais occasionnés par le service des renseignements météorologiques.	240,00
	Travaux de défense de la plage des Petites-Dalles.	5.000,00
	Entretien des chaussées longeant les quais du port de Dieppe.	4.500,00
	Total.	111.432,33
	CHAPITRE XV.	
	ÉTUDES ET SUBVENTIONS POUR TRAVAUX D'IRRIGATION, DE DESSÉCHEMENT ET DE CURAGE.	
Bouches-du-Rhône.	Études et construction du canal du Grand-Plan du Bourg.	1.125,00

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS sont destinés.	MONTANT des versements.
	IIe SECTION.	
	(TRAVAUX EXTRAORDINAIRES).	
	CHAPITRE XXIX.	
	LACUNES DES ROUTES NATIONALES.	
		fr. c
Savoie (Haute-).	Construction de la route nationale, n° 202, entre Cluses et le pont de Bioge.	5.000,00
	CHAPITRE XXX.	
	RECTIFICATION DES ROUTES NATIONALES.	
Nord.	Rectification de la route nationale. n° 2. à la porte de France, à Avesnes.	1.000.00
	CHAPITRE XXXIII.	
	CONSTRUCTION DE PONTS.	
Gironde.	Reconstruction des passerelles des Sablons, établies sous la route nationale, n° 10 *bis*.	5.000,00
Seine.	Construction du pont du boulevard Saint-Germain.	495.000,00
	Reconstruction du pont de Grenelle.	80.000,00
	Total.	580.000.00
	CHAPITRE XXXIV.	
	AMÉLIORATION DES RIVIÈRES.	
Meurthe-et-Moselle.	Construction de deux ponts sur la Moselle, à Dieulouard.	21.000,00
	CHAPITRE XXXVI.	
	TRAVAUX D'AMÉLIORATION ET D'ACHÈVEMENT DES PORTS MARITIMES.	
Calvados.	Amélioration du port de Honfleur.	140.000,00
Corse.	Etablissement d'un fanal sur la pointe de Fornalé.	20.000,00
Gironde.	Amélioration de la rive droite du port de Bordeaux.	60.000,00
Manche.	Construction d'un deuxième bassin à flot au port de Granville.	1.000,00
Pyrénées (Basses-).	Prolongement du quai Saint-Bernard, au port de Bayonne.	25.000,00
Seine-Inférieure.	Établissement d'une trompette à vapeur à l'entrée du port du Havre.	16.667,00
	Creusement d'une souille à pétrole dans la retenue du port de Dieppe.	20.000,00
	Amélioration du port de Dieppe.	25.917.00
	Total.	308.584,00
	CHAPITRE XXXVII.	
	TRAVAUX DE DÉFENSE CONTRE LES INONDATIONS.	
Loir-et-Cher. . .	Construction d'une levée transversale au val de Bas-Rivière, à Blois.	10 000,00
Maine-et-Loire.	Exhaussement du bas quartier de la ville d'Angers.	70.000,00
	Total.	80.000,00

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS sont destinés.	MONTANT des versements.
	CHAPITRE XXXVIII.	
	TRAVAUX D'AMÉLIORATION AGRICOLE.	fr. c.
Ain.	Construction d'un puits public dans la commune de la Chapelle-du-Châtelard	334,19
	Construction d'un puits public dans la commune de Saint-André-le-Bouchoux	531,25
Corse.	Construction d'une fontaine publique dans la commune de Cauro	7.999,14
	Entretien du desséchement des marais de Biguglia	34,29
Dordogne.	Desséchement des étangs insalubres de la Double.	20.000,00
Vendée.	Desséchement du marais de la Gachère	60.000,00
	Total	88.898,87
	CHAPITRE XXXIX.	
	TRAVAUX DES ROUTES AGRICOLES ET SALICOLES.	
Dordogne.	Construction des routes agricoles de la Double.	3.743,29
	CHAPITRE XLIII.	
	TRAVAUX DE CHEMINS DE FER EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT.	
Pas-de-Calais.	Construction du chemin de fer d'Arras à Étaples, avec embranchement sur Béthune et sur Abbeville	62.500,00
Puy-de-Dôme.	Construction du chemin de fer de Thiers à Ambert	150.000,00
Divers.	Construction des lignes de chemins de fer de Port-Vendres à la frontière d'Espagne, de Rodez à Millau, de Carcassonne à Quillan, de Foix à Tarascon, de Mende à Sévérac et à Marvejols, et de Condom à Port-Sainte-Marie	6.462.500,00
	Total	6.675.000,00

RÉCAPITULATION.

	Ire SECTION. — TRAVAUX ORDINAIRES.	fr. c.
CHAP. XI.	Routes et ponts	91.386,08
— XII.	Navigation intérieure. — Rivières	156.022,49
— XIII.	Navigation intérieure. — Canaux	4.036,30
— XIV.	Ports maritimes, phares et fanaux	111.432,33
— XV.	Etudes et subventions pour travaux d'irrigation, de desséchement et de curage	1.125,00
	IIe SECTION. — TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.	
CHAP. XXIX.	Lacunes des routes nationales	5.000,00
— XXX.	Rectification des routes nationales	1.000,00
— XXXIII.	Construction de ponts	580.000,00
— XXXIV.	Amélioration des rivières	21.000,00
— XXXVI.	Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes	308.584,00
— XXXVII.	Travaux de défense contre les inondations	80.000,00
— XXXVIII.	Travaux d'amélioration agricole	88.898,87
— XXXIX.	Travaux des routes agricoles et salicoles	3.743,29
— XLIII.	Travaux de chemins de fer exécutés par l'État	6.675.000,00
	Total général	8.127.228,36

(N° 348)

[6 août 1875.]

Décret qui fixe le prix de vente de la poudre de mine livrée à l'exportation.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des finances;

. . . . . .

Vu les traités des 20 novembre 1815 et 24 mars 1860, qui ont placé le pays de Gex et la partie neutralisée du département de la Haute-Savoie en dehors de la ligne des douanes,

Décrète :

Art. 1er. — Le prix de vente de la poudre de mine livrée à l'exportation est fixé à 1f,25 le kilogramme.

Art. 2. — Ce tarif est applicable aux poudres de mine vendues par la régie dans le pays de Gex et dans la zone neutralisée de la Haute-Savoie.

Art. 3. — Le ministre des finances est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 349)

[17 août 1875.]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'embranchement de la gare de Conflans, sur la ligne de Paris au Havre, à la ligne de Paris à Dieppe, par Pontoise.

. . . . . .

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'embranchement, de 12 kilomètres de longueur, de la gare de Conflans, sur la ligne de Paris au Havre, à la ligne de Paris à Dieppe, par Pontoise, aux abords de la gare de cette dernière ville.

Art. 2. — Le dit chemin sera exécuté par la compagnie de l'Ouest, dans le délai de deux ans, et sera soumis aux dispositions du cahier des charges qui régit l'ensemble des concessions faites à cette compagnie.

Les conditions financières applicables au chemin de fer ci-dessus énoncé seront réglées ultérieurement par une loi.

(N° 350)

[17 août 1875.]

Décret qui *approuve divers travaux à exécuter et diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.*

. . . . . .

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A CREIL, PAR PONTOISE.

	francs.
Projet d'agrandissement du bureau du contrôle au premier étage de la façade principale du bâtiment des voyageurs de Paris, présenté le 8 avril 1874, avec un détail estimatif montant à. .	5.264,00
Projet d'installation d'appareils de sûreté à la gare de Paris, présenté le 7 juillet 1874, avec un détail estimatif montant à.	15.680,00
Projet d'établissement d'une annexe à l'atelier d'ajustage dans la gare de la Chapelle, présenté le 7 juillet 1874, avec un détail estimatif montant à.	15.680,80
Projet d'établissement d'une voie en impasse dans la gare de la Chapelle, présenté le 7 juillet 1874, avec un détail estimatif montant à.	8.960,00
Projet d'allongement de la voie 24 à la gare de la Chapelle, présenté le 8 avril 1874, avec un détail estimatif montant à. .	14.896,00
Projet de travaux divers à la gare de la Chapelle, présenté le 7 juillet 1874, avec un détail estimatif montant à.	196.000,00
Projet de construction d'un dortoir à la gare de Creil, présenté le 3 avril 1874, avec un détail estimatif montant à..	13.444,00

LIGNE DE CREIL A ERQUELINES.

Projet de substitution d'un réservoir en tôle à une cuve en bois et d'établissement d'une machine locomobile aux garages de Condren, présenté le 8 avril 1874, avec un détail estimatif montant à.	14.336,00
A reporter.	284.260,80

	francs.
Report.	284.260,[illegible]

LIGNE DE CREIL A AMIENS.

Projet d'établissement d'un nouveau réservoir d'eau à la gare de Clermont, présenté le 8 avril 1874, avec un détail estimatif montant à.	8.960,[illegible]

LIGNE DE SOISSONS A LAON.

Projet de construction d'un bâtiment pour lampisterie et atelier de visiteurs à la gare de Laon, présenté le 8 avril 1874, avec un détail estimatif montant à.	3.360,[illegible]
Projet de construction d'un bureau et d'un abri à la gare de Laon, présenté le 7 juillet 1874, avec un détail estimatif montant à.	4.748,[illegible]

LIGNE D'AMIENS A DOUAI.

Projet d'établissement d'une nouvelle station à Méricourt-l'Abbé, présenté le 30 décembre 1873, avec un détail estimatif montant à.	95.200,[illegible]
Projet d'établissement d'une passerelle pour piétons au passage à niveau de la route nationale n° 37, à l'entrée du faubourg Ronville, à Arras, présenté le 8 avril 1874, avec un détail estimatif montant à.	17.920,00

LIGNE D'AMIENS A BOULOGNE.

Projet de construction d'une lampisterie pour le service des marchandises à la gare de Boulogne, présenté le 8 avril 1874, avec un détail estimatif montant à.	2.576,[illegible]

LIGNE DE DOUAI A VALENCIENNES.

Projet d'établissement d'une voie spéciale pour les wagons de combustibles à la gare de Somain, présenté le 8 avril 1874, avec un détail estimatif montant à.	5.824,00

LIGNE DE LILLE A CALAIS.

Projet de construction d'une écurie pour trois chevaux à la gare d'Armentières, présenté le 8 avril 1874, avec un détail estimatif montant à.	2.912,00
Projet d'établissement d'une lampisterie et installation de nouveaux appareils à gaz dans la gare d'Hazebrouck, présenté le	
A reporter.	425.761,60

	francs.
Report.	425.761,60
8 avril 1874, avec un détail estimatif montant à.	3.584,00
Projet d'installation d'un chantier pour le montage des plaques tournantes à la gare de Saint-Pierre-lès-Calais, présenté le 8 avril 1874, avec un détail estimatif montant à.	3.417,32
Projet de divers travaux à la gare de Saint-Pierre-lès-Calais, présenté le 8 avril 1874, avec un détail estimatif montant à. . .	20.160,00

LIGNE DE LILLE A TOURNAY.

Projet d'établissement d'une prise d'eau à la station de Baisieux, présenté le 8 avril 1874, avec un détail estimatif montant à.	12.040,00

LIGNE DES HOUILLÈRES DU PAS-DE-CALAIS.

Projet de prolongement de la voie de garage de droite à la station de Farbus, présenté le 8 avril 1874, avec un détail estimatif montant à.	4.591,00
Projet d'établissement d'une grue roulante et d'un empierrement à la station de Hénin-Liétard, présenté le 8 avril 1874, avec un détail estimatif montant à.	14.000,00
Projet de pose et de modification de voies à la gare de Nœux, présenté le 8 avril 1874, avec un détail estimatif montant à. .	28.000,00
Projet d'agrandissement du logement du chef de gare à la station de Dourges, présenté le 8 avril 1874, avec un détail estimatif montant à.	5.152,00
Ensemble.	516.705,92

Les dépenses dont il s'agit, s'élevant à la somme de 516,705f,92, seront imputées sur les 60 millions énoncés à l'article 9 de la convention du 22 mai 1869 comme maximum de dépenses à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.

Art. 2. — L'approbation du projet de détail de la station de Méricourt-l'Abbé (ligne d'Amiens à Douai) est subordonnée aux conditions suivantes :

1° La crête de la berge gauche de la rivière d'Ancre entre le pont dit *du Marais* et l'origine de la déviation sera reculée, aux frais de la compagnie, suivant un alignement parallèle au pied du talus du remblai de la cour de la station mené par l'angle aval de la culée gauche du pont et se raccordera avec la crête de la berge gauche de la déviation par une courbe d'un rayon de 20 mètres au moins.

2° La compagnie demeurera d'ailleurs assujettie, en raison des

terrains qui lui appartiendront sur la rive droite du cours d'eau, aux charges imposées aux riverains de la rivière d'Ancre par la commission syndicale organisée en vertu de l'ordonnance royale du 3 janvier 1848.

3° Il est fait toutes réserves en ce qui concerne l'établissement ultérieur d'une marquise le long de la façade principale du bâtiment principal.

(N° 351)

[27 août 1875.]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics un crédit de 22.000 *francs sur l'exercice* 1875, *à titre de fonds de concours versés au trésor par la compagnie fermière de l'établissement thermal de Vichy, pour l'entretien des routes thermales, du nouveau parc et de la prise d'eau de Vichy.*

Le Président de la République française,

. . . . . .

Vu la loi du 7 mai 1864, qui impose à la compagnie fermière de l'établissement thermal de Vichy le versement au trésor, en deux termes semestriels égaux et à titre de fonds de concours, d'une somme de 55.000 francs, applicable tant aux grosses réparations de l'établissement thermal qu'aux frais d'entretien des routes thermales, du nouveau parc et de la prise d'eau de Vichy;

Vu la transaction intervenue entre les départements des travaux publics et de l'agriculture et du commerce, d'après laquelle la somme à verser pour le compte du ministère des travaux publics, à partir du 1er janvier 1875, se trouve réduite à 44.000 francs, le surplus, soit 11.000 francs, devant être rattaché au budget du ministère de l'agriculture et du commerce;

Vu la déclaration du receveur central du département de la Seine, constatant qu'il a été versé au trésor, le 19 juillet 1875, la somme de 22.000 francs, à titre de deuxième terme, pour les travaux dont il s'agit;

Vu la lettre du ministre des finances, en date du 24 août 1875,

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au ministère des travaux publics, sur les fonds de la première section du budget de l'exercice 1875

(chap. X. — *Établissements thermaux appartenant à l'État*), un crédit de 22.000 francs, applicable à l'entretien des routes thermales, du nouveau parc et de la prise d'eau de Vichy.

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor, à titre de fonds de concours, par la compagnie fermière de l'établissement thermal de Vichy.

Art. 3. — Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

(N° 352)

[27 août 1875.]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics un crédit de 900.000 francs, à titre de fonds de concours versés au trésor par la chambre de commerce de Bordeaux, pour l'achèvement du bassin à flot et la construction d'une forme de radoub au port de cette ville.

Le Président de la République française,

. . . . . .

Art. 1er. — Il est ouvert au ministère des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1875 (chapitre XXXVI. — *Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes*), un crédit de 900.000 francs, applicable à l'achèvement du bassin à flot et à la construction d'une forme de radoub au port de Bordeaux.

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par la chambre de commerce de Bordeaux.

Art. 3. — Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

(N° 353)

[27 août 1875.]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics un crédit de 400.000 francs, à titre de fonds de concours versés au trésor par

la chambre de commerce du Havre, pour les travaux d'agrandissement de l'avant-port de cette ville.

Le Président de la République française,

. . . . . .

Art. 1er. — Il est ouvert au ministère des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1875 (chapitre XXXVI. — *Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes*), un crédit de 400.000 francs, applicable aux travaux d'agrandissement de l'avant-port du Havre.

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par la chambre de commerce du Havre.

Art. 3. — Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

(N° 354)

[27 août 1875.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter et diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de l'Est.

. . . . . .

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de l'Est, conformément au projet suivant :

LIGNE DE PARIS A STRASBOURG.

	francs
Projet d'agrandissement de la gare de Lérouville, présenté le 3 juillet 1874, avec un détail estimatif montant à.	598.000

Les dites dépenses seront imputées sur les 40 millions de francs énoncés à l'article 10 de la convention du 11 juillet 1868 comme maximum de dépenses à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de l'Est.

Art. 2. — L'approbation des travaux d'agrandissement de la gare de Lérouville est subordonnée aux réserves et conditions suivantes :

1° La compagnie aménagera et complétera, dans le plus bref

délai, l'abri existant sur le trottoir des voyageurs, de manière à obtenir une surface couverte de 60 mètres carrés au moins.

2° La communication provisoire qui relie les deux lignes du côté de Vadonville sera maintenue jusqu'à nouvel ordre.

3° Il est pris acte des réserves formulées par le service vicinal et acceptées par la compagnie.

(N° 355)

[27 août 1875.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter et diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer du Nord.

. . . . . .

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A CREIL, PAR PONTOISE.

	francs.
Projet de construction d'un nouveau bureau à la gare de la Chapelle, présenté le 7 octobre 1874, avec un détail estimatif montant à.	1.764,00
Projet d'agrandissement du magasin du dépôt des machines, à la même gare, présenté le 7 octobre 1874, avec un détail estimatif montant à.	3.360,00
Projet de travaux de viabilité dans la partie élargie de la rue des Poissonniers, au droit de la même gare, présenté le 7 octobre 1874, avec un détail estimatif montant à.	2.893,77
Projet de modification de voies et de pavage dans la remise aux voitures, à la même gare, présenté le 7 octobre 1874, avec un détail estimatif montant à.	6.720,00
Projet d'établissement de machines à raboter et à percer dans l'atelier de la voie, à la gare d'Ermont, présenté le 7 juillet 1874, avec un détail estimatif montant à.	50.400,00
Projet de nouvelles installations pour le service du chantier du matériel des voies à la même gare, présenté le 9 janvier 1875, avec un détail estimatif montant à.	105.728,00
Projet d'agrandissement et de pavage du quai des Faïences et de substitution d'une grue de 3.000 kilogrammes à une grue	
A reporter.	170.865,77

	francs.
Report.	170.865,7
de 1.500 kilogrammes dans la gare de Creil, présenté le 7 octobre 1874, avec un détail estimatif montant à.	2.464,0

LIGNE DE CREIL A SAINT-QUENTIN.

Projet de construction d'une deuxième étuve à sécher les bois et d'un magasin pour l'outillage à la gare de Tergnier, présenté le 7 octobre 1874, avec un détail estimatif montant à.	4.480,00
Projet d'établissement d'un cabinet de toilette dépendant du buffet de la même gare, présenté le 7 juillet 1874, avec un détail estimatif montant à.	3.360,00
Projet de construction, à la même gare, d'une maison destinée à loger l'inspecteur de la traction, présenté le 7 juillet 1874, aveu un détail estimatif montant à.	15.120,00
Projet d'établissement d'un chantier de bois en grume à la même gare, présenté le 7 juillet 1874, avec un détail estimatif montant à.	168.000,00
Projet d'allongement et d'établissement de voies de garage à Condren, présenté le 7 juillet 1874, avec un détail estimatif montant à.	75.040,00

LIGNE DE TERGNIER A LAON.

Projet d'établissement d'une voie de déchargement à la station de Crépy-Couvron, présenté le 7 octobre 1874, avec un détail estimatif montant à.	12.320,00

LIGNE DE BUSIGNY A SOMAIN.

Projet d'aliénation d'une parcelle de terrain de 14 ares 57 centiares, présenté le 9 janvier 1875, avec un détail estimatif montant à..	1.264,48

LIGNE DE SAINT-QUENTIN A ERQUELINES.

Projet de construction d'un petit bâtiment à la gare d'Aulnoye, présenté le 7 octobre 1874, avec un détail estimatif montant à.	8.624,00
Projet d'établissement d'une voie de raccordement à la même gare, présenté le 7 juillet 1874, avec un détail estimatif montant à.	2.576,00

LIGNE DE CREIL A AMIENS.

Projet d'installation de voies de garage, de triage et de manœuvre à la gare de Longueau, présenté le 10 octobre 1873, avec un détail estimatif montant à.	30.240,00
A reporter. . . .	494 354,25

	francs.
Report.	494.354,25

LIGNE D'AMIENS A BOULOGNE.

Projet d'établissement d'un four à sécher le sable et d'un réservoir de sable sec à la gare d'Amiens, présenté le 7 juillet 1874, avec un détail estimatif montant à.	2.464,00
Projet de divers travaux à exécuter à la gare d'Ailly-sur-Somme, présenté le 25 mai 1874, avec un détail estimatif réglé à. . .	7.280,00
Projet d'installation d'un pont tournant de 12 mètres à la station de Longpré, présenté le 7 avril 1874, avec un détail estimatif montant à.	11.200,00
Projet d'installation d'un réservoir en tôle en remplacement du réservoir en bois existant à la station de Neufchâtel, présenté le 7 octobre 1874, avec un détail estimatif montant à.	3.248,00
Projet d'établissement d'une petite voie de garage pour le service des trains de voyageurs à la gare de Boulogne, présenté le 7 juillet 1874, avec un détail estimatif montant à.	5.948,00
Projet d'établissement d'une deuxième voie de manœuvre et de modification des voies actuelles dans l'avant-gare de Boulogne, présenté le 7 octobre 1874, avec un détail estimatif montant à.	43.680,00
Projet d'alimentation de la gare de Boulogne, présenté le 7 octobre 1874, avec un détail estimatif montant à.	134.400,00

LIGNE DE BOULOGNE A CALAIS.

Projet d'empierrement d'une partie de la cour aux marchandises de la station de Wimilles, présenté le 7 juillet 1874, avec un détail estimatif montant à.	1.848,00
Projet d'établissement d'une voie de garage et d'une jonction entre les voies principales à la station de Fréthun, présenté le 7 octobre 1874, avec un détail estimatif montant à.	18.816,00

LIGNE D'AMIENS A DOUAI.

Projet de prolongement de la voie de manœuvre du garage de droite à la gare d'Arras, présenté le 7 juillet 1874, avec un détail estimatif montant à.	8.960,00
Projet d'allongement de la voie de garage de gauche à la station de Vitry, présenté le 7 juillet 1874, avec un détail estimatif réduit à.	5.264,00

LIGNE DE DOUAI A QUIÉVRAIN.

Projet de construction d'une salle d'attente à la station de Mon-	
A reporter.	737.462,25

	francs.
Report.	737.462,21
tigny, présenté le 7 juillet 1874, avec un détail estimatif montant à.	1.344,00
Projet de pose et de modification de voies à l'extrémité, vers Valenciennes, de la gare de Somain, présenté le 7 octobre 1874, avec un détail estimatif montant à.	5.600,00
Projet d'établissement d'un pont à bascule et d'une voie de garage à la même gare, présenté le 9 janvier 1874, avec un détail estimatif montant à.	8.400,00
Projet d'établissement de voies, de pavage et d'empierrement à la gare d'Onnaing, présenté le 7 octobre 1874, avec un détail estimatif montant à.	11.200,00
Projet d'installation d'un second fil télégraphique entre Valenciennes et Quiévrain, présenté le 7 juillet 1874, avec un détail estimatif montant à.	1.568,00

LIGNE DE DOUAI A LILLE.

Projet d'installation d'un service de voyageurs et de petite vitesse au garage de la Deule, présenté le 5 août 1874, avec un détail estimatif montant à.	164.080,00
Projet d'agrandissement du bâtiment des voyageurs de la station de Carvin, présenté le 7 juillet 1874, avec un détail estimatif montant à.	49.280,00

LIGNE DE LILLE A CALAIS ET A DUNKERQUE.

Projet d'établissement d'une halle à marchandises à la station de Perenchies, présenté le 7 juillet 1874, avec un détail estimatif montant à.	9.408,00
Projet de divers travaux à exécuter à la gare d'Armentières, présenté le 7 octobre 1874, avec un détail estimatif montant à	2.956,80
Projet de raccordement d'une voie à la gare de Bailleul et substitution d'une plaque tournante de $4^{m},20$ à une plaque tournante de $3^{m},40$, présenté le 7 octobre 1874, avec un détail estimatif réglé à.	6.496,00
Projet de modification des voies de garage et d'installation d'un nouveau groupe de triage à la gare d'Hazebrouck, présenté le 7 octobre 1874, avec un détail estimatif montant à.	97.440,00
Projet de construction d'un quai à bestiaux à la station d'Ardres, présenté le 7 juillet 1874, avec un détail estimatif montant à..	3.920,00

LIGNE DE LILLE A TOURNAI.

Projet de construction d'un quai pour la visite de la douane à la gare de Baisieux, présenté le 7 octobre 1874, avec un détail estimatif montant à.	14.336,00
A reporter.	1.113.491,05

	francs.
Report.	1.113.491,05

LIGNE DE LILLE A MOUSCRON.

Projet d'allongement d'une voie de garage et de pose d'une aiguille à la station de Croix-Wasquehal, présenté le 7 juillet 1874, avec un détail estimatif montant à.	10.080,00

LIGNE DES HOUILLIÈRES DU PAS-DE-CALAIS.

Projet d'établissement d'un réservoir d'alimentation à la station de Farbus-Vimy, présenté le 7 octobre 1874, avec un détail estimatif montant à.	2.800,00
Projet de pose d'un changement de voie et remplacement de cinq plaques tournantes à la station de Lens, présenté le 7 juillet 1874, avec un détail estimatif réglé à.	7.056,00
Projet d'établissement d'une estrade à combustible avec magasin, corps de garde et petit atelier, à la même gare, présenté le 7 octobre 1874, avec un détail estimatif montant à.	3.628,80
Projet de construction des bâtiments définitifs de la station de Billy-Montigny, présenté le 10 octobre 1873, avec un détail estimatif réglé à.	49.817,60
Projet d'établissement d'une grue hydraulique à la station d'Hénin-Liétard, présenté le 7 juillet 1874, avec un détail estimatif montant à.	3.360,00
Projet d'établissement de voies de garage pour le matériel vide aux stations d'Hénin-Liétard, Chocques, Farbus et Lens, présenté le 7 juillet 1874, avec un détail estimatif réglé à.	258.720,00
Ensemble.	1.448.953,45

Les dépenses dont il s'agit, s'élevant à la somme de 1.448.953f,45, seront imputées sur les 60 millions de francs énoncés à l'article 9 de la convention du 22 mai 1869 comme maximum de dépenses à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.

(N° 356)

[20 septembre 1875.]

Décret relatif à la perception des droits de navigation intérieure sur le canal de Marans à la Rochelle.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des finances,

. . . . . .

Décrète :

Art. 1er. — A partir du 1er octobre prochain, les droits de navigation intérieure seront perçus, sur le canal de Marans à la Rochelle, dans les conditions déterminées par le décret du 9 février 1867 et conformément au tarif fixé par le dit décret pour les canaux assimilés aux rivières.

Art. 2. — Le ministre des finances est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 357)

[1er octobre 1875.]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1875, un crédit de 700.000 francs, à titre de fonds de concours versés au trésor par le département de la Loire-Inférieure, pour l'achèvement du bassin de Penhoët, actuellement en cours d'exécution dans le port de Saint-Nazaire.

Le Président de la République française,
Sur la proposition du ministre des travaux publics;

. . . . . .

Art. 1er. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1875 (chapitre XXXVI. — *Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes*), un crédit de 700.000 francs, applicable à l'achèvement du bassin de Penhoët, en cours d'exécution dans le port de Saint-Nazaire.

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par le département de la Loire-Inférieure.

Art. 3. — Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

(N° 358)

[5 octobre 1875.]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1875, un crédit de 1.500.000 francs, à titre de fonds de concours versés au trésor par le syndicat du canal de l'Est, pour l'exécution des travaux du dit canal.

Le Président de la République française,

Sur la proposition du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Art. 1er. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1875 (chapitre XXXIV. — *Amélioration des rivières*), un crédit de 1.500.000 francs, applicable à l'exécution des travaux du canal de l'Est.

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par le syndicat du canal de l'Est.

Art. 3. — Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT.

(N° 359)

[20 novembre 1874.]

Communes. — Taxes de pavage. — Ville de Paris. — Carrefour. — Avenue nouvelle. — Largeur exceptionnelle. — But d'embellissement. — (Sieur Geoffroy-Chateau et dame Chauchat.) — *Maison située à l'angle d'une rue ancienne de la ville de Paris et d'une avenue nouvelle dont la largeur a été fixée à 30 mètres, dans un but d'embellissement. — Décidé que la ville ne peut, en vertu de l'ancien usage, imposer au propriétaire de la maison le pavage d'une bande de terrain de 3 mètres au delà de l'ancienne rue bordant l'immeuble et qui était déjà pavée sur une largeur de 12 mètres* (*).

Vu la requête présentée par le sieur Geoffroy-Chateau et la dame Chauchat, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 17 juillet 1873, par lequel le conseil de préfecture de la Seine a rejeté leur demande en réduction de la taxe de 901f,63, à laquelle ils ont été imposés en raison des travaux de pavage exécutés par la ville de Paris sur l'avenue Daumesnil;

Ce faisant, attendu que l'immeuble des requérants, atteint par le percement de l'avenue Daumesnil, a aujourd'hui deux façades; que, sur la nouvelle façade de l'avenue Daumesnil, pour délimiter la surface dont le pavage incombe aux requérants, la ville de Paris aurait dû, à l'extrémité de la façade, au lieu d'élever une perpendiculaire sur cette facade, tirer une ligne en prolongement du mur mitoyen; que, sur l'ancienne façade de la rue de Charenton, aucune taxe n'est due par la raison que les requérants étant toujours riverains de la rue de Charenton, qui n'a pas été élargie, ne sauraient être contraints de supporter les frais d'un pavage exécuté au delà de cette rue, sur l'avenue Daumesnil; attendu, subsidiairement, qu'ici la ville renonçant à son propre système pour accroître la surface mise à la charge des requérants, aurait limité cette surface avec une ligne oblique au lieu d'une perpendiculaire; accorder la réduction demandée;

(*) Comp. 17 juillet 1874 (ville de Paris, *Ann.* 1876, p. 462).

Vu le mémoire en défense présenté par la ville de Paris, tendant au rejet du pourvoi, par le motif, en ce qui concerne la façade de l'avenue Daumesnil, que le seul moyen de répartir les frais de pavage, proportionnellement à la longueur des immeubles en bordure, est d'élever des perpendiculaires à l'extrémité de chaque façade et, en ce qui concerne l'ancienne façade, que l'immeuble dont il s'agit se trouve aujourd'hui riverain du carrefour formé par l'avenue Daumesnil et l'avenue de Charenton; que les requérants devaient sur ce point supporter les frais du pavage sur une surface d'une largeur égale à celle de la voie la plus large, soit 15 mètres, déduction faite toutefois de la largeur de 12 mètres correspondant à celle de l'ancienne rue de Charenton qui était déjà pavée;

Vu les anciens règlements et arrêts mettant les frais du premier pavage des rues de Paris à la charge des riverains, notamment les lettres patentes du 5 avril 1399 et l'arrêt du 30 décembre 1785;

Vu l'article 29, § 2, du titre I de la loi des 19-22 juillet 1791;

Vu la loi du 11 frimaire an VIII;

Vu l'avis du Conseil d'État approuvé le 25 mars 1807;

Vu la loi du 18 juillet 1837, article 44;

Vu l'article 28 de la loi des finances du 25 juin 1841;

Vu le décret du 26 novembre 1851 approuvant le tarif des taxes de pavage, délibéré par le conseil municipal de la ville de Paris;

En ce qui touche la taxe afférente à la façade de l'avenue Daumesnil:

Considérant qu'aux termes des anciens règlements ci-dessus visés, notamment de l'arrêt du Conseil du 30 décembre 1875, et d'après les anciens usages constamment suivis, les frais de premier établissement du pavage des voies publiques à Paris doivent être supportés par les propriétaires riverains chacun au droit de soi à raison de la longueur de la face de leurs héritages sur les dites rues, et qu'il a été fait aux requérants une juste application de cette disposition;

En ce qui touche la taxe afférente à la façade qui donne sur le nouveau carrefour formé par l'avenue Daumesnil et de la rue de Charenton;

Sans qu'il soit besoin de statuer sur d'autres moyens:

Considérant que l'avenue Daumesnil, dont le croisement avec la rue de Charenton forme le carrefour dont le pavage a été mis en partie à la charge des requérants, présente une largeur de 30 mètres; qu'il résulte de l'instruction que, si cette avenue a reçu cette largeur exceptionnelle, ce n'est pas seulement dans l'intérêt

de la circulation, mais aussi dans un but d'embellissement; que, dans ces circonstances, la ville de Paris ne saurait prétendre qu'elle a le droit, en vertu de l'ancien usage obligeant les riverains à supporter les frais du premier pavage des rues, d'imposer aux requérants, dans le carrefour dont s'agit, le pavage d'une bande de terrain de 3 mètres, au delà de l'ancienne rue de Charenton, qui borde leur immeuble et était déjà pavée sur une largeur de 12 mètres. (Décharge de la portion de leur taxe afférente à la façade de l'immeuble située sur le carrefour de l'avenue Daumesnil et de la rue de Charenton. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions rejeté.)

(N° 360)

[20 novembre 1874.]

Communes. — Éclairage au gaz. — Faculté de fournir le gaz aux particuliers après la fin de la concession. — Obstacle apporté par la ville. — Indemnité. — (Boyard contre ville de Châlons-sur-Marne (*).) — *Fixation de l'indemnité due au concessionnaire de l'éclairage au gaz dans une ville, à raison de l'obstacle mis par cette ville (conduite coupée) à ce que l'entrepreneur continuât, après l'expiration de sa concession, ainsi que le traité lui en donnait le droit, de fournir le gaz aux particuliers en payant une redevance annuelle pour le passage de ses tuyaux (5 francs par 100 mètres courants) : — Indemnité basée sur le bénéfice que la dite fourniture aurait pu lui procurer.*

Vu la requête présentée pour le sieur Boyard, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 20 février 1872, par lequel le conseil de préfecture de la Marne, saisi par le requérant d'une demande en 300.000 francs de dommages-intérêts en réparation du préjudice que lui aurait causé l'exécution de deux arrêtés du maire de Châlons des 24 août et 3 novembre 1864, en vertu desquels la canalisation de son usine à gaz a été coupée à 20 mètres de la porte de la dite usine, ne lui a accordé qu'une indemnité de 20.492 francs, jugée par lui insuffisante; ce faisant, attendu qu'aux

(*) Suite de l'arrêt du 18 mars 1868 (Boyard, *Ann.* 1869, p. 63). Voir les motifs de cet arrêt.

termes de l'article 32 du traité passé le 24 février 1845 entre la ville de Châlons-sur-Marne et le sieur Berncastel, auteur du sieur Boyard, celui-ci avait le droit, après l'expiration du dit traité, de conserver, moyennant une redevance de 5 francs par 100 mètres, les tuyaux placés sous le sol de la voie publique et de continuer à s'en servir pour l'éclairage des particuliers; que ce droit lui eût été d'autant plus profitable que sa durée n'était aucunement limitée, et que son usine pouvait être encore longtemps exploitée sans qu'on eût de grandes dépenses de réparations à y faire; qu'au surplus il serait parvenu, au moyen d'une concurrence habilement faite, à déterminer le nouveau concessionnaire de l'éclairage municipal à acquérir moyennant un haut prix l'ancienne usine à gaz, et que la fermeture de cet établissement a causé ainsi à l'exposant un dommage de beaucoup supérieur au montant de l'indemnité qui lui a été allouée par le conseil de préfecture, condamner la ville de Châlons-sur-Marne à lui payer une somme de 300.000 francs, à titre de dommages-intérêts, avec intérêts et dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour la ville de Châlons-sur-Marne, tendant à ce qu'il plaise au Conseil rejeter le pourvoi du sieur Boyard et condamner celui-ci aux dépens, attendu qu'au moment où l'usine à gaz du requérant a été fermée en 1864, elle était dans un grand état de dégradation et n'avait qu'une très-faible valeur, ainsi que le prouve le bas prix auquel elle a été vendue depuis; que son exploitation ne pouvait plus être fructueuse; que d'ailleurs le droit conféré à son propriétaire par l'article 32 du traité de 1845 n'était pas perpétuel et ne constituait qu'un bail du sous-sol de la voie publique, bail dont la jouissance était forcément subordonnée aux exigences de la viabilité et de la salubrité publiques; et que, dans ces conditions, le conseil de préfecture a largement apprécié l'importance du dommage qui a pu être causé au requérant en lui accordant une indemnité de 20,492 francs;

Vu le traité intervenu le 24 février 1845 entre le sieur Berncastel, auteur du sieur Boyard, et la ville de Châlons-sur-Marne, pour l'éclairage au gaz de la dite ville pendant dix-huit années, notamment l'article 32 qui dispose que si, après l'expiration de cette période, la ville ne continue pas le traité, le concessionnaire lui payera annuellement, à titre de loyer pour le passage des tuyaux servant à desservir les becs particuliers qu'il pourra conserver, une somme de 5 francs par 100 mètres courants de tuyaux;

Vu le décret au contentieux du 18 mars 1868, qui a renvoyé le sieur Boyard devant le conseil de préfecture de la Marne;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, article 4;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les bénéfices qu'aurait pu procurer au sieur Boyard la fourniture du gaz faite par lui aux particuliers, en vertu de la clause ci-dessus visée de l'article 32 du traité du 24 février 1845, peuvent être évalués à 3,500 francs par an;

Considérant que le conseil de préfecture, en fixant à 20,492 francs l'indemnité à payer par la ville de Châlons-sur-Marne au sieur Boyard, n'a pas fait une appréciation suffisante du préjudice causé à celui-ci par le trouble apporté à l'exercice de son industrie;

Considérant qu'en tenant compte de l'état matériel de l'usine du requérant en 1864, et des conditions dans lesquelles elle aurait pu fonctionner après que le sieur Boyard avait cessé d'être concessionnaire de l'éclairage de la ville de Châlons, il y a lieu de fixer à 30.000 francs le chiffre de l'indemnité que la dite ville doit être condamnée à payer au sieur Boyard. (La ville de Châlons-sur-Marne payera au sieur Boyard une indemnité de 30.000 francs en réparation du préjudice qu'elle lui a causé par l'inexécution de l'article 32 du traité du 24 février 1845. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Ville condamnée aux dépens.)

(N° 361)

[20 novembre 1874.]

Communes. — Recours contentieux. — Chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun. — Commission de surveillance cantonale. — Conseiller général président. — Révocation. — Préfet. — Excès de pouvoirs. — (Sieur Graux.) — *Décidé qu'un préfet peut, sans excéder ses pouvoirs, révoquer les membres des commissions cantonales de surveillance des chemins vicinaux, soit qu'il les ait individuellement nommés, soit qu'ils en fissent partie à raison de leurs fonctions : ces commissions, organisées par des arrêtés préfectoraux qui n'ont pas été pris en vertu du pouvoir réglementaire que le préfet tient de l'article 21 de la loi du 21 mai 1836, n'ont qu'un caractère purement consultatif et leurs membres n'agissent que sous l'autorité du préfet et en vertu de sa délégation.*

Vu le recours présenté pour le sieur Graux, tendant à ce qu'il

plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoirs, un arrêté du 21 mars 1873, par lequel le préfet de l'Aisne l'a révoqué de ses fonctions de membre et président de la commission de surveillance des chemins vicinaux du canton de Neufchâtel ;

Ce faisant, attendu que, par un arrêté général et organique du 25 février 1872, pris en exécution de la loi du 21 mai 1836, le préfet de l'Aisne avait décidé que le conseiller général du canton serait de droit membre et président de la commission cantonale de surveillance des chemins vicinaux ; que c'est à ce titre et comme conseiller général que le sieur Graux présidait la commission du canton de Neufchâtel ; qu'il ne pouvait appartenir au préfet de déroger par un arrêté spécial et individuel à un arrêté organique rendu pour le département ; qu'ainsi sa révocation est entachée d'excès de pouvoirs ; dire que le sieur Graux restera membre et président de la commission de surveillance des chemins vicinaux pour le canton de Neufchâtel ;

Vu la loi du 21 mai 1836 ;

Vu la loi des 8-14 octobre 1790 et celle du 24 mai 1872 ;

Considérant que, par ses arrêtés du 8 janvier 1864 et du 25 février 1872, le préfet de l'Aisne s'était borné à organiser des commissions de surveillance dont les attributions étaient purement consultatives, et que les dits arrêtés n'avaient pas été pris par le préfet en vertu des pouvoirs réglementaires qu'il tenait de l'article 21 de la loi du 21 mai 1836 ; que de ce qui précède il résulte que les membres des commissions cantonales de surveillance des chemins vicinaux de l'Aisne, qu'ils fussent appelés dans ces commissions à raison de leurs fonctions ou personnellement choisis par le préfet, n'agissaient que sous l'autorité de ce fonctionnaire et en vertu de sa délégation ; qu'ainsi il appartenait au préfet, qui les avait nommés, de les remplacer ou de les révoquer s'il le jugeait utile aux intérêts auxquels il avait eu en vue de pourvoir ; et que, dans ces circonstances, le préfet de l'Aisne, en décidant que le sieur Graux cesserait de faire partie de la commission de surveillance des chemins vicinaux du canton de Neufchâtel, n'a pas excédé ses pouvoirs. (Rejet.)

(N° 362)

[20 novembre 1874.]

Dette de l'État. — Travaux publics. — Conseil de préfecture. — Ministre. — Travaux de défense d'une place de guerre. — Chute d'un échafaudage. — Ouvrier tué. — Action en responsabilité pour faute d'agents de l'administration. — Compétence. — (Dame veuve Zeig.) — *Le conseil de préfecture n'est pas compétent pour statuer sur une action qui a pour objet de faire déclarer l'État civilement responsable de la faute et de la négligence imputées à des officiers du génie, chargés de surveiller son entrepreneur de travaux à une citadelle, et de réclamer en conséquence une indemnité pour préjudice résultant de la mort d'un ouvrier tué par la chute d'un échafaudage. — (Cette demande ne rentrait pas dans celles dont l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII a réservé la connaissance au conseil de préfecture; il n'appartenait qu'au ministre de la guerre d'y statuer, sauf recours au Conseil d'État)* (*).

Vu la requête présentée pour la dame veuve Zeig, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour incompétence et pour mal jugé au fond, un arrêté du 14 février 1873, par lequel le conseil de préfecture de la Haute-Marne a rejeté la demande formée par la requérante à l'effet de faire condamner l'État à lui payer une indemnité, à raison du préjudice qui lui a été causé par la mort de son mari occasionnée par la chute d'un échafaudage, alors qu'il travaillait aux travaux de défense de la place de Langres;

Ce faisant, attendu, sur la compétence, que ce n'était pas au conseil de préfecture qu'il appartenait de statuer sur une réclamation qui tendait à faire déclarer l'État débiteur; attendu, au fond, que l'administration avait conservé la surveillance des travaux de blindage exécutés à la citadelle de Langres; que, conformément aux dispositions de l'article 33 du cahier des clauses et conditions générales, l'entrepreneur était tenu de se conformer aux instructions qui lui étaient données, tant pour la marche à

(*) Voir dans un sens analogue, 19 juillet 1860 (Lesage-Gœtz, *Ann.* 1860, p. 827); 3 juin 1869 (Pellerin, *Ann.* 1870, p. 988); 1er mai 1874 (Rossignol); 25 janvier 1873 (conflit Michel et Masson); 11 mai 1872 (Arbresles, *Ann.* 1873, p. 806); voir aussi 9 janvier 1874 (Aubéry, *Ann.* 1875, p. 317).

suivre dans l'exécution des travaux que pour l'importance des moyens à employer en hommes et en machines; que c'est à une mauvaise manœuvre prescrite ou tolérée par les agents de l'administration qu'il faut attribuer la chute de l'échafaudage, condamner l'État, comme responsable de l'accident survenu au sieur Zeig, à payer à la requérante, soit une somme de 6,000 francs à titre d'indemnité, soit une rente annuelle et viagère de 400 francs avec les intérêts, les intérêts des intérêts, le condamner en outre aux dépens;

Vu les observations présentées par le ministre de la guerre, tendant au rejet du pourvoi avec dépens: 1° comme n'étant pas recevable, attendu que l'exception tirée de l'incompétence du conseil de préfecture ne saurait être invoquée par la requérante qui a elle-même saisi le dit Conseil de sa réclamation; 2° comme mal fondé, attendu que ce n'est ni à l'administration ni à ses agents qu'il y a lieu d'imputer la responsabilité de l'accident dont le sieur Zeig a été victime pendant le transport de l'échafaudage, et que cet appareil présentait toutes les conditions voulues de solidité;

Vu la loi des 16-24 août 1790 et celle du 16 fructidor an III;

Sans qu'il soit besoin de statuer sur la fin de non-recevoir opposée par le ministre :

Considérant que l'action portée par la dame Zeig devant le conseil de préfecture avait pour objet de faire déclarer l'État civilement responsable de la faute et de la négligence des officiers du génie, chargés de surveiller l'entrepreneur des travaux de blindage de la citadelle et de lui donner des instructions, par suite à faire condamner l'État à lui payer une indemnité, à raison du dommage que lui a causé la mort de son mari, occasionnée par la chute d'un échafaudage servant aux travaux de blindage;

Considérant que cette demande ne rentrait pas dans celles dont l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII a réservé la connaissance aux conseils de préfecture; que c'était au ministre de la guerre, sauf recours au Conseil d'État, qu'il appartenait, aux termes des lois ci-dessus visées, de statuer sur la dite demande et que, dès lors, il y a lieu d'annuler pour incompétence l'arrêté du conseil de préfecture et de renvoyer la dame Zeig devant le ministre pour y être statué ce qu'il appartiendra sur sa demande. (Arrêté annulé pour incompétence. La requérante est renvoyée devant le ministre de la guerre. Surplus des conclusions rejeté. Dépens réservés.)

(N° 363)

[20 novembre 1874.]

Travaux publics. — Voirie (grande). — Chemin de fer. — Viaduc sous rails. — (Ville de Montluçon.) — Dimensions primitives. — Modifications autorisées par décret. — Allongement prétendu. — Absence d'enquête préalable. — Excès de pouvoirs. — Dommage. — Double degré de juridiction. — Recours d'une ville : 1° contre un décret qui aurait, suivant elle, autorisé une compagnie de chemin de fer à modifier la largeur et la longueur d'un viaduc sous rails exécuté selon les projets primitivement approuvés, et dont la remise à la ville avait été prononcée par arrêté préfectoral; — 2° contre la décision ministérielle qui a rejeté son opposition à l'exécution des travaux. — Rejet : ces travaux n'ont pas eu l'effet que la ville leur attribue : le décret et la décision ministérielle qui en ont approuvé et réglé les conditions ne sont pas susceptibles d'un recours contentieux (*). — La demande subsidiaire en indemnité ne pouvait être portée directement devant le Conseil d'État (**).

Vu la requête présentée pour la ville de Montluçon, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoirs ; 1° une décision du ministre des travaux publics, du 12 novembre 1873, qui a rejeté la réclamation présentée par le maire de Montluçon, à l'occasion des travaux exécutés par la compagnie du chemin de fer d'Orléans, en vertu d'un décret du 18 janvier précédent, approuvant un projet d'allongement d'un viaduc sous rails, sur la rue dite de Bretonny ; 2° et en tant que de besoin le décret précité du 18 janvier 1873; ce faisant, attendu que les dimensions du viaduc sous rails établi, lors de la construction du chemin de fer de Montluçon à Moulins, sur la rue dite de Bretonny, pour le passage des piétons et bestiaux, ont été fixées définitivement par une décision ministérielle du 19 janvier 1860; que ces dimensions ont été ultérieurement modifiées par la compagnie du chemin de fer d'Orléans, sans que ces travaux, qui ont causé un préjudice considérable à la ville de Montluçon, aient été l'objet d'une enquête

(*-**) *Voir* 12 juillet 1871 (Thomas, *Ann.* 1872, p. 987), et 23 février 1870, (chemin d'Orléans, *Ann.* 1870, p. 734).

lable; que, d'ailleurs, ils ont eu pour effet de réduire les dimensions fixées par l'article 11 du cahier des charges, pour l'élargissement des viaducs; que, par suite, c'est à tort que la décision ministérielle du 12 novembre 1873 a rejeté la réclamation formée par la ville à raison de l'exécution de l'allongement du viaduc autorisé par le décret précité et du préjudice qui lui a été causé par lesdits travaux; ordonner la suppression des travaux exécutés par la compagnie du chemin de fer d'Orléans en vertu de la décision et du décret précités, ou tout au moins le payement à la ville de Montluçon d'une indemnité représentant le préjudice qui lui a causé;

Vu les observations présentées pour la compagnie d'Orléans, tendant au rejet du pourvoi, par les motifs que les travaux autorisés par le décret du 18 janvier 1873 n'ont apporté aucune modification à la longueur, à la largeur et à la hauteur sous poutres du viaduc de la rue de Bretonny; que la modification a consisté dans l'exhaussement des murs en aile de manière à permettre de prolonger le tablier de 6 mètres environ; que cette modification, qui a eu pour effet d'améliorer la situation antérieure par la substitution à la lanterne unique qui éclairait le pont d'un tablier à jour, n'avait rien de contraire au cahier des charges et pouvait être faite sans enquête; que, d'ailleurs, le décret et la décision ministérielle qui ont autorisé cette modification constituent des actes d'administration qui ne sont pas susceptibles d'être attaqués par la voie contentieuse;

Vu les observations présentées par le ministre des travaux publics, tendant au rejet (les travaux autorisés par le décret du 18 janvier 1873 n'ont consisté qu'en une simple amélioration de l'ancien état de choses et ils n'étaient pas de nature à être précédés d'une enquête; ils n'avaient rien de contraire aux dispositions du cahier des charges); le décret et la décision attaqués constituent au fond un acte d'administration non susceptible d'être déféré au Conseil d'État par la voie contentieuse;

Vu la loi des 7-14 octobre 1790 et celle du 24 mai 1872;

Considérant que la demande de la ville de Montluçon tend à faire annuler pour excès de pouvoirs: 1° le décret du 18 janvier 1873, qui a autorisé la compagnie du chemin de fer d'Orléans à exécuter un projet d'allongement du viaduc sur rails de la rue de Bretonny; 2° la décision ministérielle du 19 novembre 1873, qui a rejeté son opposition à l'exécution des dits travaux; qu'elle soutient à l'appui de ces demandes que ces travaux auraient dû être précédés d'une enquête et que, dans tous les cas, il lui est dû

une indemnité à raison du préjudice qui lui aurait été causé;

En ce qui touche le décret du 18 janvier 1873 :

Considérant que les travaux dont se plaint la ville de Montluçon n'ont pas eu pour objet de modifier la largeur ou la longueur du viaduc, dont la remise à la ville a été prononcée par arrêté préfectoral du 28 juin 1867; que les dits travaux ont consisté dans l'exhaussement des murs en aile du viaduc sur une longueur de 4 mètres d'un côté et de 1m,50 de l'autre, de manière à mettre leur couronnement au niveau de celui des culées et à permettre de prolonger le tablier du dit viaduc de la même quantité; que ces travaux n'étaient pas de nature à être l'objet d'une enquête préalable; que le décret qui en a approuvé l'exécution n'est pas susceptible d'un recours par la voie contentieuse;

En ce qui touche la décision ministérielle du 12 novembre 1873;

Considérant que par la décision précitée, le ministre des travaux publics s'est borné à rejeter la réclamation par laquelle la ville de Montluçon s'opposait à l'exécution des travaux approuvés par le décret précité du 18 janvier 1873; qu'il rentrait dans les pouvoirs d'appréciation du ministre de régler les conditions dans lesquelles les dits travaux devaient être exécutés; que le préjudice dont se plaint la ville de Montluçon n'est pas de nature à lui ouvrir droit à une indemnité par la voie contentieuse; que, d'ailleurs, en admettant que les travaux dont s'agit aient causé un dommage à la ville, la demande d'indemnité ne pouvait être portée directement devant le Conseil d'État. (Rejet.)

(N° 364)

[20 novembre 1874.]

Voirie (grande). — Chemin de fer. — Contravention prétendue. — Bestiaux. — Barrières non brisées. — Pommiers broutés. — (Ministre des travaux publics contre Suriray.) — *Le fait d'avoir laissé des bestiaux brouter les tiges des pommiers plantés en arrière des barrières en bois établies à la limite même de la voie ferrée, ne constitue pas une contravention de grande voirie, alors que d'ailleurs il n'est pas allégué que ces bestiaux aient brisé les barrières, ni pénétré sur la voie ferrée. — Les dits pommiers, dans les conditions où ils sont plantés,*

ne peuvent être considérés comme faisant partie de la clôture de la voie. — 1re, 2e, et 3e espèce (*).

Vu le recours du ministre des travaux publics, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 25 avril 1874, par lequel le conseil de préfecture du Calvados, statuant sur un procès-verbal dressé le 22 octobre 1873 contre le sieur Suriray, propriétaire à Saint-Remy, pour avoir laissé ses bestiaux brouter 300 pieds de pommiers environ, sur la ligne de Caen à Flers, entre les kilomètres 274 et 275, s'est déclaré incompétent pour connaître de la contravention relevée contre le dit sieur Suriray; ce faisant, attendu que les pieds de pommiers qui ont été endommagés par les bestiaux de ce propriétaire n'ont pas été plantés par la compagnie des chemins du fer de l'Ouest dans un intérêt purement privé, et afin d'utiliser les bas-côtés de la voie en y faisant croître des arbres productifs de revenus; qu'ils sont au contraire destinés à remplacer, aussitôt qu'ils seront suffisamment hauts et forts, les barrières en bois qui sont aujourd'hui établies à la limite même des terrains dépendant de la voie ferrée; qu'ils sont, dès lors, protégés par les dispositions de l'arrêt du Conseil du 16 décembre 1769, qui fait expresse défense de laisser répandre des bestiaux sur les bords des grands chemins, le dit arrêt applicable aux chemins de fer, en vertu de l'article 2 de la loi du 15 juillet 1845; condamner le sieur Suriray à 16 francs d'amende, et à 45 francs de dommages-intérêts vis-à-vis de la compagnie du chemin de fer de l'Ouest; le condamner en outre aux dépens;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu les observations en défense présentées par le sieur Suriray, par lesquelles s'en référant aux observations déjà soumises par lui au conseil de préfecture, il conclut au rejet du recours du ministre des travaux publics, par le motif que ses bestiaux n'ont ni forcé ni rompu les barrières en bois qui forment la seule et véritable clôture de la ligne de Caen à Flers, et que la préservation des pommiers que, dans un but de spéculation, la compagnie des chemins de fer de l'Ouest a plantés en arrière des dites barrières, n'importe en rien à la sécurité de la voie ferrée;

Vu le procès-verbal dressé;

(*) *Voir* 7 août 1874 (Duluat, *Ann.* 1876, p. 549); 30 mai et 21 novembre 1873 (min. des trav. publics, *Ann.* 1875, p. 749, et *Ann.* 1876, p. 254); 18 août 1869 (Griffon, *Ann.* 1870, p. 1070). Sur le caractère des clôtures, 15 janvier 1868 (Debrade, *Ann.* 1868, p. 946); 11 mai 1872 (Dudouet, *Ann.* 1873, p. 813); 14 août 1867 (Rozée, *Ann.* 1868, p. 897).

Vu les lois du 29 floréal an X et du 15 juillet 1845, article 2;

Vu l'arrêt du Conseil du 16 décembre 1759;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la clôture qui sépare la ligne de Caen à Flers des propriétés riveraines se compose de barrières en bois, établies à la limite même des terrains dépendant de la voie ferrée; qu'il n'est pas allégué que les bestiaux du sieur Suriray aient brisé ces barrières, ni qu'ils aient pénétré sur la voie ferrée; que les pommiers plantés en arrière des barrières ne peuvent être considérés comme faisant partie de la clôture de la voie, et que, dans ces conditions, le fait d'avoir laissé des bestiaux brouter les tiges des dits pommiers, ne constitue pas une contravention de grande voirie et ne tombe pas sous l'application des défenses édictées par l'arrêt du Conseil du 16 décembre 1759. (Le recours du ministre est rejeté.)

(N° 365)

[27 novembre 1874.]

Communes. — Traité pour l'éclairage au gaz. — Contestation sur le sens et l'exécution du cahier des charges. — (Compagnie du gaz de la ville de Châlons contre la dite ville.) — *Chambre d'essai à l'hôtel de ville. — Présence du directeur aux expériences. — Forme du bec brûleur. — Bec-type non employé. — Erreur du traité au sujet de la dimension des flammes. — Retenues. — Frais d'entretien de pavage. — Frais de canalisation. — Participation de la caisse municipale. — Renvoi au conseil de préfecture* (*).

Vu le recours présenté pour la compagnie concessionnaire de l'usine à gaz de Châlons-sur-Marne, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 14 avril 1870, par lequel le conseil de préfecture de la Marne, saisi d'une contestation entre la dite compagnie et la ville de Châlons-sur-Marne : 1° a décidé qu'il n'y avait pas lieu de statuer sur les conclusions de la compagnie tendant à faire ordonner : 1° que la ville de Châlons soit tenue de mettre à la disposition de la compagnie la chambre d'essai située à l'hôtel de ville; 2° que le directeur de la compagnie fût toujours

(*) *Voir* 20 novembre 1874, Boyard, *Ann.* 1876, p. 1006, et 3 juillet 1874, gaz de Saint-Malo.

appelé aux expériences qui pourraient être faites pour arriver à s'assurer de la pureté et du pouvoir éclairant du gaz; 3° que, dans le délai de quinze jours, la ville fût tenue de faire procéder à des expériences pour arriver au choix d'un bec brûleur; 2° a refusé de lui accorder une indemnité de 24.787f,11 pour l'excédant du gaz fourni par elle; 3° a maintenu à sa charge la retenue de 446 francs et celle de 219 francs opérées par la ville pour insuffisance d'éclairage et frais d'entretien de pavage; 4° a refusé de mettre à la charge de la ville une part des frais de canalisation des rues canalisées dans la première année du service;

Ce faisant, attendu : 1° d'une part, que les trois premiers chefs de demande de la compagnie avaient pour but de réclamer l'interprétation et l'application des clauses du marché, et qu'ainsi le conseil de préfecture ne pouvait se refuser à statuer, sans violer les articles 2, 3 et 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII; d'autre part, que le droit d'assister aux expériences résulte pour la compagnie de l'article 33 du traité, et que d'ailleurs il est de l'essence même du contrat; que le cahier des charges donnant une clause irréalisable pour le bec brûleur, il était de toute nécessité de procéder à des expériences destinées à le remplacer, et que le maire ne pouvait pas, sans injustice, s'y refuser; 2° que l'excédant de dépense de gaz provient du refus fait par l'administration municipale de faire ces expériences, et qu'ainsi, le surplus de dépense étant incontestable, il y a lieu de le mettre à la charge de la ville; 3° que les retenues faites par la ville ont été faites sans droit; qu'en effet la prétendue insuffisance d'éclairage devant être attribuée à l'impossibilité d'exécuter l'une des clauses du cahier des charges, aucune retenue ne pouvait être faite de ce chef à la compagnie; que l'administration municipale ne pouvait opérer de retenue pour l'entretien du pavage, alors que le pavage avait été reçu provisoirement depuis longtemps, et que la responsabilité du concessionnaire résultant du traité avait été fixée par le maire à une date depuis longtemps dépassée lorsque les retenues ont été opérées; 4° que si le concessionnaire était tenu des frais de canalisation des rues, cette disposition ne s'appliquait qu'aux rues déjà éclairées, et que, malgré un texte douteux du marché, pour toutes les rues nouvelles ou nouvellement canalisées, une part de la dépense devait être supportée par la ville; dire que la ville de Châlons-sur-Marne sera tenue de mettre à la disposition de la compagnie la chambre d'essai située à l'hôtel de ville, que le directeur de la compagnie sera toujours appelé aux expériences, et que la ville devra procéder à des expériences pour arriver au choix d'un bec

brûleur; condamner la ville de Châlons à payer à la compagnie, après compte à débattre, une indemnité pour l'excédant de gaz dépensé par elle, et tout au moins une somme de 24,787f,11; condamner la dite ville à rembourser à la compagnie la somme de 466 francs et celle de 219 francs qui lui ont été retenues à tort par la ville; condamner la ville à supporter les frais de canalisation des rues canalisées pendant la première année de l'entreprise; accorder à la compagnie les intérêts des sommes qui seront reconnues lui être dues, et condamner la ville de Châlons aux dépens, y compris les frais d'expertise;

Vu le mémoire en défense présenté pour la ville de Châlons-sur-Marne, tendant à ce qu'il plaise au Conseil, attendu qu'aucun article du cahier des charges n'autorise les prétentions de la compagnie en ce qui touche la chambre d'essai; qu'en effet pour les expériences relatives au pouvoir éclairant du gaz, l'article 33 dispose que le directeur devra être appelé, mais que, d'une part, la ville n'a jamais prétendu nier le droit de la compagnie, et que, d'autre part, celle-ci ne peut pas contraindre l'administration municipale à faire les expériences qu'elle ne jugeait pas nécessaires; qu'enfin aucune disposition du traité n'oblige la ville à modifier le bec brûleur et à faire des expériences dans ce but; attendu que, s'il y a eu erreur dans la rédaction du traité en ce qui touche la dimension des flammes, cette erreur n'a pas causé de préjudice à la compagnie, et que l'excédant de gaz dépensé par elle provient de la forme défectueuse du bec employé par la compagnie et du mauvais réglage des lanternes, attendu que les retenues ont été légalement opérées; attendu que le traité met à la charge du concessionnaire les frais de canalisation des rues, et qu'il n'est fait exception à cette règle générale que pour les rues nouvelles et pour celles qui n'auraient pas été canalisées dans la première année du service; rejeter le recours de la compagnie et la condamner aux dépens;

Vu les observations en réplique pour la compagnie requérante (intérêts des intérêts);

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

En ce qui touche les conclusions de la compagnie tendant à faire ordonner : 1° que la ville de Châlons fût tenue de mettre à la disposition de la compagnie la chambre d'essai située à l'hôtel de ville; 2° que le directeur de la compagnie fût toujours appelé aux expériences qui pourraient être faites pour arriver à s'assurer de la pureté et du pouvoir éclairant du gaz; 3° que, dans le délai de

quinze jours, la ville fût tenue de faire procéder à des expériences pour arriver au choix d'un bec brûleur;

Considérant que ces diverses réclamations soulevaient des difficultés sur le sens et l'exécution du cahier des charges; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a déclaré qu'il n'y avait pas lieu de statuer sur ces trois chefs de demande;

Mais considérant au fond, en ce qui touche le premier et le second point, que si l'article 33 du traité dispose que le directeur de l'usine devra être prévenu toutes les fois que le maire voudra faire constater le pouvoir éclairant du gaz, d'une part, la ville de Châlons ne s'est pas refusée à convoquer le directeur de l'usine pour de semblables opérations, et, d'autre part, aucune disposition du traité n'a pour but de contraindre l'administration municipale ni à faire ces expériences, si elle ne les juge pas nécessaires, ni à mettre d'une manière permanente la chambre d'essai à la disposition du concessionnaire;

Considérant, en ce qui touche le troisième point, que la forme du bec brûleur avait été fixée par le traité, et que si l'article 23, § 2, donne à l'administration municipale la faculté d'adopter un bec brûleur de forme différente, aucun des articles du cahier des charges ne donne au concessionnaire le droit de contraindre la ville à user de cette faculté;

En ce qui touche la réclamation du sieur Trainard tendant à faire condamner la ville à lui payer une idemnité de 24.787f,11 pour excédant de gaz fourni :

Considérant, d'une part, que, par le traité, la ville s'était engagée à payer au sieur Trainard 3 centimes et demi par heure et par bec;

Considérant, d'autre part, que le même traité fixait les dimensions du bec brûleur, la quantité de gaz qu'il devait consommer et les dimensions de la flamme;

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté que le bec brûleur prévu par le contrat n'a pas été employé;

Considérant que si, comme le soutient le sieur Trainard, il y a eu en effet erreur dans la rédaction du traité au sujet de la dimension des flammes, les autres conditions du bec-type pouvaient être remplies, sans augmentation de dépense pour la compagnie; que les experts ont constaté par leurs expériences que l'excédant de consommation du gaz doit être attribué en partie à l'emploi d'un bec brûleur autre que celui prévu au traité, en partie au mauvais réglage des lanternes; que, dans ces conditions, la ville, qui avait traité à forfait pour le prix de l'éclairage public, ne saurait être responsable de l'excédant de gaz brûlé par la compagnie, et que

c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté sur ce chef la demande de cette dernière;

En ce qui touche les retenues faites par la ville à raison de l'insuffisance de l'éclairage:

Considérant que, pour infliger ces retenues à la compagnie, la ville s'était fondée sur ce que les flammes n'auraient pas eu les dimensions prévues par le marché;

Considérant que les experts ont reconnu que ces dimensions ne pouvaient être atteintes, et qu'ainsi c'est à tort que les retenues ont été faites de ce chef à la compagnie;

En ce qui touche les retenues pour frais d'entretien du pavage:

Considérant que la compagnie ne justifie pas que ces retenues lui aient été imposées à tort par l'administration municipale, qui n'a fait qu'user du droit à elle réservé par le cahier des charges;

En ce qui touche les frais de canalisation :

Considérant que l'article 8 du traité ne met à la charge du concessionnaire que les frais de canalisation des 300 becs publics dont la place était déjà fixée au moment de la signature du traité, et que l'article 10, rapproché de l'article 8, doit être entendu en ce sens qu'en dehors des rues où étaient situés ces 300 becs, le concessionnaire devait établir à ses frais la canalisation, sous la condition que la ville lui garantirait la fourniture d'une certaine quantité de gaz, et que, dans le cas où la proportion déterminée ne serait pas atteinte, la ville serait tenue de faire la dépense du surplus de la canalisation, sauf remboursement dès que la proportion du gaz indiquée serait atteinte;

Considérant qu'il n'est pas contesté par la ville que les frais, pour lesquels la compagnie demande la participation de la caisse municipale, s'appliquent à des canalisations exécutées dans les conditions de l'article 10 du traité; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture les a laissés entièrement à la charge du concessionnaire;

Mais considérant qu'en l'état de l'affaire il y a lieu de renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour établir le compte de la portion de la dépense qui, aux termes de l'article 10 du traité, doit être mise à la charge de la ville;

Art. 1er. — L'arrêté du conseil de préfecture est annulé dans celles de ces dispositions par lesquelles : 1° il a déclaré qu'il n'y avait pas lieu de statuer sur les conclusions du sieur Trainard tendant à faire ordonner : 1° que la ville de Châlons fût tenue de mettre à la disposition de la compagnie du gaz la chambre d'essai située à l'hôtel de ville; 2° que le directeur de la compagnie fût

toujours appelé aux expériences qui pourraient être faites pour arriver à s'assurer de la pureté et du pouvoir éclairant du gaz; 3° que dans le délai de quinze jours, la ville fût tenue a faire procéder à des expériences pour arriver au choix d'un bec brûleur; — 4° il a laissé à la charge de la compagnie les retenues qui lui avaient été faites par la ville à raison de l'insuffisance de l'éclairage; — 5° il a laissé à la charge du concessionnaire les frais de canalisation des rues autres que celles où étaient situés les 300 becs dont la place était fixée au moment de la signature du traité.

Art. 2. — La ville de Châlons-sur-Marne remboursera au sieur Trainard la somme de 466 francs, montant des retenues opérées pour insuffisance d'éclairage, avec les intérêts de la dite somme à dater du 12 septembre 1870.

Art. 3. — Le sieur Trainard est renvoyé devant le conseil de préfecture de la Marne pour y être statué, contradictoirement avec la ville de Châlons, sur la part des dépenses de canalisation qui doit être mise à la charge de la ville. (Surplus des conclusions rejeté. Les trois quarts des dépens supportés par le sieur Trainard, et l'autre quart par la ville de Châlons.)

(N° 366)

[4 décembre 1874.]

Cours d'eau non navigables. — Usine. — Règlement. — Retenue abaissée. — Intérêt privé. — Absence d'intérêt général. — Excès de pouvoirs. — (Robelin.) — *Annulation d'un arrêté préfectoral qui ordonnait, sur la demande d'un usinier supérieur, l'abaissement de la retenue d'un moulin, en se fondant, non sur des motifs tirés de l'intérêt général, mais seulement sur ce qu'une plus grande élévation donnée à la retenue du dit moulin nuirait à l'usine supérieure* (*).

Vu la requête présentée par le sieur Robelin, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler une décision du 7 juin 1872, par la-

(*) *Voir* 17 juillet 1874 (Julian, *Ann.* 1876, p. 465; 23 janvier 1874, de Lavigne (cours d'eau navigable); 30 mai 1873 (Lebastard, *Ann.* 1875, p. 312); 13 décembre 1872 (de Jenzat, *Ann.* 1874, p. 517); 13 mars 1872 (Latrige, *Ann.* 1873, p. 757).

quelle le ministre des travaux publics a rejeté les réclamations dirigées par le requérant contre deux arrêtés du 11 janvier 1868 et du 5 juillet 1871, par lesquels le préfet du département de Saône-et-Loire a réglé le moulin que le sieur Robelin possède sur le ruisseau du Ténard, commune de Beaudrières, et a mis en demeure ce propriétaire, sous peine de la mise en chômage de son moulin, de se conformer aux dispositions de l'arrêté préfectoral du 11 janvier 1868; ce faisant, attendu que cet arrêté n'a été pris que sur la demande du sieur Clerc, propriétaire d'un moulin situé immédiatement en amont du moulin Robelin; qu'en abaissant la hauteur de la retenue dont le réquérant a joui jusqu'ici, il n'a eu pour objet que de dégager les roues motrices du moulin appartenant au sieur Clerc; que d'ailleurs, s'il est vrai que les dites roues se trouvent aujourd'hui noyées, la cause de ce fait doit être cherchée, non pas dans une surélévation abusive des vannes du moulin inférieur, mais dans le développement donné récemment par le sieur Clerc aux dimensions de ses roues hydrauliques; qu'en outre, la hauteur d'eau qu'utilise actuellement le moulin possédé par le requérant ne compromet en rien la solidité de l'aqueduc en maçonnerie sous lequel le ruisseau du Ténard traverse la route départementale, n° 1, à 57 mètres en amont du moulin, et que de ce qui précède il résulte que l'arrêté préfectoral du 11 janvier 1868 a été pris, non pas dans un intérêt général, mais uniquement afin de donner satisfaction à un intérêt privé; dire que le dit arrêté et celui du 5 juillet 1871, qui en est l'application, sont entachés d'excès de pouvoirs, et en prononcer conséquemment l'annulation, ainsi que celle de la décision ministérielle du 7 juin 1872 qui les a confirmés; subsidiairement, admettre le réquérant à prouver par témoins que la retenue de son moulin est telle aujourd'hui qu'elle a existé de tout temps, et que le diamètre des roues du moulin supérieur est au contraire plus grand qu'il ne l'était jadis, pour ensuite être statué au fond ce qu'il appartiendra;

Vu les observations présentées par le ministre des travaux publics, tendant au rejet du pourvoi, attendu que, si le préfet de Saône-et-Loire a réduit la hauteur de la retenue dont le requérant pourra à l'avenir disposer, et s'il lui a imposé l'obligation de construire un déversoir et une vanne de décharge, il a adopté ses mesures non-seulement afin d'empêcher l'usage abusif que le moulin inférieur faisait des eaux du Ténard au détriment du moulin supérieur dont l'existence est très-ancienne, mais aussi parce qu'afin d'assurer le libre écoulement des eaux à pleine rive, il importait qu'un règlement vînt fixer les conditions dans lesquelles

fonctionnerait le moulin Robelin, lequel est un établissement nouveau, entièrement reconstruit en 1861, et que dans l'intérêt de la viabilité, il fallait mettre l'aqueduc de la route départementale, n° 1, à l'abri des dégâts que peuvent causer à cet ouvrage d'art les variations dans le plan d'eau du Ténard annexées arbitrairement par le sieur Robelin au moyen de la hausse mobile qu'il a placée sur son vannage; que, dès lors, c'est avec raison que la décision ministérielle attaquée a refusé d'annuler pour excès de pouvoirs, comme pris dans un intérêt purement privé, les deux arrêtés du préfet de Saône-et-Loire, ensemble l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 2 avril 1873;

Vu le mémoire en replique présenté pour le sieur Robelin, dans lequel le requérant déclare persister dans ses précédentes conclusions, attendu, entre autres motifs, que les ingénieurs auraient reconnu eux-mêmes au cours de l'instruction que les intérêts du moulin supérieur, appartenant au sieur Clerc, seraient les seuls engagés dans l'adoption du règlement du 11 janvier 1868;

Vu les lois des 22 décembre 1789, 12-20 août 1790 et 28 septembre-6 octobre 1791, l'arrêté du gouvernement du 19 ventôse an VI et le décret du 25 mars 1852;

Vu la loi des 7-14 octobre 1790 et celle du 24 mai 1872, notamment l'article 9;

Considérant que si, aux termes des lois ci-dessus visées des 12-20 août 1790 et 28 septembre-6 octobre 1791, l'administration a le droit et le devoir de régler les moulins et les usines situés sur les cours d'eau non navigables ni flottables, ces pouvoirs ne lui ont été donnés que dans un but de police et d'utilité générale;

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'en introduisant dans l'arrêté du 11 janvier 1868, qui a réglé le régime du moulin reconstruit en 1861, dont le sieur Robelin est propriétaire sur le ruisseau le Ténard, des dispositions ayant pour objet d'abaisser le niveau de la retenue de cette usine, le préfet de Saône-et-Loire a agi sur la demande d'un usinier voisin, qu'il n'a motivé les dites dispositions par aucune considération tirée de l'intérêt général, et qu'il s'est uniquement fondé pour les prendre sur ce que le sieur Robelin, en relevant le plan d'eau en amont de son moulin, nuirait à l'usinier supérieur; qu'il suit de là que les dispositions dont il s'agit ont eu pour objet de statuer sur un débat d'intérêt privé, et qu'elles ont été prises par le préfet en dehors des pouvoirs qui lui sont conférés par la loi;

Art. 1er. — Sont annulés dans celles de leurs dispositions qui ont pour objet de réduire le niveau actuel de la retenue du moulin

Robelin les arrêtés du préfet de Saône-et-Loire des 11 janvier 1866 et 5 juillet 1871.

Art. 2. — Est également annulée la décision du 7 juin 1872, par laquelle le ministre des travaux publics a rejeté les réclamations.

(N° 367)

[4 décembre 1874.]

Travaux publics. — Communes. — Décompte. — Construction d'église. — Transaction intervenue. — Pourvoi sans objet. — (Riondel.)

Vu la requête présentée par le sieur Riondel, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 19 mai 1869, par lequel le conseil de préfecture de la Haute-Savoie, saisi d'une réclamation relative au décompte définitif des travaux exécutés par le requérant pour la construction de l'église de la commune de Saint-Julien, a ordonné qu'il serait procédé à une expertise; ce faisant, attendu que la réception définitive des travaux, suivie du décompte définitif, a pour effet, d'une part, de dégager la responsabilité de l'entrepreneur, sauf les cas de dol et de malfaçons entraînant la garantie de l'article 1792 du Code civil, et d'autre part, de rendre exigible le solde établi par le décompte ; qu'ainsi en ordonnant une expertise, alors que le décompte définitif avait tout terminé, et qu'aucun dol ni aucune malfaçon n'étaient reprochés au sieur Riondel, le conseil de préfecture de la Haute-Savoie a méconnu la loi ; attendu qu'il s'est à tort fondé, pour ordonner l'expertise, sur des offres de transactions faites à la commune par l'entrepreneur, offres qui, n'ayant pas été acceptées, n'avaient aucune valeur ; condamner la commune de Saint-Julien à payer au réquérant: 1° la somme de 12.800 francs pour solde; 2° la somme de 1,500 francs à titre de dommages-intérêts, intérêts du jour de la demande, intérêts des intérêts, dépens;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et le décret du 22 juillet 1806;

Vu la loi du 18 juillet 1837 et le décret du 25 mars 1852 ;

Considérant que, depuis l'introduction du pourvoi, une transaction est intervenue entre le sieur Riondel et la commune de Saint-Julien; que cette transaction, approuvée par le conseil municipal

la dite commune, a été régulièrement homologuée par le préfet de la Haute-Savoie; que, dès lors, le pourvoi du sieur Riondel est devenu sans objet. (Non-lieu à statuer.)

(N° 368)

[4 décembre 1874.]

Travaux publics. — Rectification de route nationale. — (Ville de Montargis.) — *Promesse de subvention par une commune. — Compétence. — Caractère d'une lettre ministérielle. — C'est au conseil de préfecture qu'il appartient de connaître des contestations entre une ville et l'État au sujet d'une convention passée pour déterminer leur contribution respective aux frais de rectification d'une route nationale. — Cette convention a pour objet l'exécution d'un travail public* (1). — *La décision, par laquelle le ministre des travaux publics invite le ministre des finances à poursuivre le recouvrement de ce qu'il prétend être dû par la ville, n'est pas susceptible d'un recours au contentieux. — Cette lettre ne fait pas obstacle à ce que la ville porte le litige devant le conseil de préfecture.*

Vu la requête présentée pour la ville de Montargis, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler une décision du 2 mai 1873, par laquelle le ministre des travaux publics a mis à sa charge une somme de 55,045f,47 qui serait supérieure à celle que le conseil municipal de la dite ville aurait pris l'engagement de supporter dans la dépense des travaux de rectification de la route nationale, n° 7; ce faisant, attendu que, par suite d'une convention intervenue entre la ville de Montargis et l'État, la dépense totale des travaux de la rectification de la route nationale, n° 7, devait être supportée dans la proportion des deux tiers par l'État et d'un tiers par la ville; qu'en vertu de cette convention, un décret du 6 mai 1865, qui a déclaré d'utilité publique les travaux dont il s'agit, a décidé que l'État contribuerait à la dépense pour une somme fixe de 180,000 francs, le surplus de la dépense, quel qu'en soit le montant effectif, devant rester à la charge de la ville de Montargis; attendu que par suite des modifications apportées par

(1) Voir la note et les renvois, 26 juin 1874, Vavin; 1er août 1873 (Abadie, *Ann.* 1875, p. 890); voir aussi 11 août 1873 (fabrique de l'église de Barbaste).

les ingénieurs en cours d'exécution, les prévisions du devis or été dépassées; que la dépense, qui devait s'élever à 288,000 franc s'est élevée à 312.683f,36; que cette augmentation, qui résul des changements apportés par l'administration dans les travau d'art, ne saurait être mise à la charge de la ville, dont l'engageme ne peut s'étendre à toutes les modifications qui pouvaient sur venir, et doit être limité dans les termes mêmes où il a é pris; annuler la décision du ministre des travaux publics en c qu'elle met à la charge de la ville une somme de 55.045f,47 dé passant sa part proportionnelle dans les dépenses des travaux d rectification de la route nationale, n° 7, avec toutes conséquence de droit et dépens;

Vu les observations présentées par le ministre des travaux public tendant au rejet du pourvoi, par le motif que les engagement réciproques de la ville de Montargis et de l'État ont été déterminé par la convention approuvée par le décret du 6 mai 1865; qu'au termes de ce décret l'État n'est tenu à fournir qu'une somme fixe et invariable de 180.000 francs; que la ville s'est imposé l'obligation de supporter l'excédant de dépenses, quel qu'en soit le montant, et sans qu'il y ait à distinguer entre la nature des augmentations qui se sont produites dans ces dépenses; que d'ailleurs les modifications qui sont survenues en cours d'exécution ont eu seulement pour objet d'améliorer dans l'intérêt de la conservation des travaux quelques-unes des dispositions projetées, et qu'elles ne sauraient ainsi motiver l'annulation du contrat intervenu entre la ville et l'État;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que la convention intervenue entre la ville de Montargis et l'État, à l'occasion des travaux de rectification de la route nationale, n° 7, avait pour objet l'exécution d'un travail public; qu'aux termes de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, le conseil de préfecture est seul compétent pour connaître des difficultés qui peuvent s'élever sur le sens de l'exécution de cette convention; que la lettre ci-dessus visée, du 2 mai 1873, par laquelle le ministre des travaux publics a invité le ministre des finances à poursuivre le recouvrement des sommes qu'il prétend rester dues par la ville, en vertu de la convention précitée, ne fait pas obstacle à ce que la ville, si elle s'y croit fondée, porte sa réclamation devant le conseil de préfecture, et dès lors ne constitue pas une décision qui soit susceptible d'un recours par la voie contentieuse. (Rejet.)

(N° 369)

[4 décembre 1874.]

Travaux publics. — Dommages. — Canal. — Rupture d'une berge. — Réparation. — Infiltrations nouvelles. — Expertise. — Expert d'office. — Expert désigné par l'avoué de la partie. — Frais d'expertise. — (Commune d'Aubagne.) — *Appréciation du dommage causé au locataire de terrains maraîchers et potagers par des infiltrations d'eau postérieures à la réparation de la berge d'un canal, qui s'était rompue. — Expertise arguée de nullité, par le motif que la commune n'aurait pas été mise en demeure de désigner son expert. — Rejet : l'expert a procédé, non comme expert d'office, mais bien comme ayant été désigné par l'avoué de la commune.*

Vu la requête présentée pour la commune d'Aubagne, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 30 août 1873, par lequel le conseil de préfecture des Bouches-du-Rhône l'a condamnée à payer une indemnité de 690 francs au sieur Reynier, pour dommage causé à sa propriété par des infiltrations d'eau provenant du canal d'Aubagne; ce faisant, attendu, en la forme, que l'expertise a été irrégulière, la commune d'Aubagne n'ayant pas été mise en demeure de désigner son expert, et le sieur Bernard ayant été à tort qualifié d'expert choisi par la commune ; au fond, que les infiltrations d'eau, dont se plaint le sieur Reynier, proviennent des rigoles d'irrigation, et non pas de fuites du canal ; que s'il existait, en effet, quelques fuites dans la cuvette du canal, par suite de fissures dans les parois latérales, ces fuites produiraient des infiltrations permanentes et non pas intermittentes, comme sont celles que les experts ont constatées; que le manque de récolte doit être attribué, non pas aux infiltrations, mais au défaut absolu de culture, et que l'évaluation des récoltes perdues, faite par les experts, est exagérée ; que les frais d'expertise, fixés à 240 francs et mis à la charge de la commune, sont hors de proportion avec le nombre de vacations employées; dire qu'il sera procédé à une nouvelle expertise contradictoire, dans les termes de la loi du 16 septembre 1807, pour être ensuite statué par le Conseil ce qu'il appartiendra, réduire en tous cas, à la somme de 100 francs la somme allouée aux premiers experts, et condamner le sieur Reynier aux dépens ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et la loi du 16 septembre 1807;

Sur le moyen de forme tiré de ce que la commune d'Aubagne n'aurait pas été mise en demeure de nommer un expert avant qu'il ne lui en fût désigné un d'office par le conseil de préfecture :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Bernard a procédé aux opérations de l'expertise, non comme expert nommé d'office, mais comme expert de la commune désigné par l'avoué chargé des pouvoirs de la commune devant le conseil de préfecture; que le maire a d'ailleurs assisté aux opérations de l'expertise contre laquelle la commune n'a élevé aucune réclamation devant le conseil de préfecture ; que dans ces circonstances, la dite commune n'est pas fondée à contester la régularité de l'expertise;

Au fond :

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment du rapport d'experts ci-dessus visé que la parcelle de terre cultivée en nature de plantes maraîchères et potagères, et tenue à bail par le sieur Reynier, a été envahie par les eaux du canal d'Aubagne, à la suite de la rupture d'une berge de ce canal survenue le 25 juin 1870; que si le sieur Reynier a reçu une indemnité à raison de ce dommage, et si la berge a été réparée, des infiltrations d'eau provenant du canal se sont encore produites sur le terrain dont s'agit, après la réparation de la berge, et qu'il a été ainsi causé au sieur Reynier un dommage à raison duquel il est fondé à demander une indemnité; que la commune d'Aubagne n'établit pas que la somme de 690 francs, à laquelle le conseil de préfecture a fixé l'indemnité à allouer au sieur Reynier, conformément à l'avis des deux experts, soit exagérée;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que les frais d'expertise ont été taxés à 240 francs, et que, eu égard aux circonstances de l'affaire et aux trois visites de lieux qui ont été faites par les experts, cette somme n'est pas exagérée. (Rejet.)

(N° 370)

[11 décembre 1874.]

Cours d'eau. — Canal d'irrigation. — Compagnie concessionnaire. — (Société du canal de Crillon contre syndicat du dit canal.) — *Syndicat des arrosants. — Prise d'eau en Durance. — Prises d'eau indivi-*

duelles. — Travaux à exécuter. — Contestation sur les obligations respectives résultant des titres de concessions et d'un décret réglementaire. — Interprétation. — Décision ministérielle. — Instance judiciaire. — Demande en interprétation rejetée par le motif qu'on ne justifie d'aucune décision par laquelle l'autorité judiciaire, saisie du litige, aurait sursis à statuer jusqu'à ce que l'administration ait déterminé le sens et la portée des actes contestés. — Autre demande en interprétation rejetée par le motif qu'on ne justifie d'aucun litige existant sur la difficulté dont il s'agit dans la dite demande.

Vu la requête présentée pour la société du canal Crillon par laquelle elle expose que l'autorité judiciaire, devant laquelle elle avait assigné le syndicat du canal Crillon à l'effet de se voir condamner à exécuter immédiatement les travaux des prises d'eau particulières que, d'après l'article 15 du décret du 9 juin 1860, les arrosants étaient tenus d'effectuer dans un délai d'un an, a sursis à statuer jusqu'à ce que la compagnie ait exécuté ou fait réformer une prétendue décision du 2 juillet 1866 par laquelle le ministre des travaux publics aurait déclaré que le syndicat n'était tenu d'exécuter ces travaux qu'après que la compagnie aurait fait procéder, conformément à l'ordonnance du 28 novembre 1837, au règlement de la prise d'eau en Durance qui alimente le canal et conclut en conséquence à ce qu'il plaise, attendu que le refus de l'autorité judiciaire de statuer en l'état, bien que la lettre adressée par le ministre au préfet de Vaucluse le 2 juillet 1866, alors qu'il n'existait aucun litige entre les parties, ne constituât qu'une simple instruction administrative, rend nécessaire l'interprétation par le Conseil d'État du décret du 9 juin 1860 et des autres actes qui ont réglé le régime du canal, déterminer le sens et la portée des dits actes en ce qui concerne la question actuellement litigieuse; ce faisant, dire que l'exécution des mesures réglementaires mises à la charge des arrosants et du syndicat par l'article 15 du décret précité est obligatoire pour eux, à la seule condition que la compagnie mette à leur disposition le volume d'eau qui leur est départi par l'article 5, sans que les usagers aient à s'immiscer dans le mode d'addition de ce volume d'eau; dire que la réglementation des prises d'eau particulières est indépendante de l'ordonnance de 1837, laquelle est depuis longtemps devenue caduque, faute d'avoir été exécutée dans le délai fixé par l'article 11; dire qu'en entendant autrement le décret de 1860, le ministre en a fait une fausse

interprétation ; déclarer commune avec l'administration la décision à intervenir et condamner le syndicat aux dépens ;

Vu l'ordonnance du 28 novembre 1837 et le décret du 9 juin 1860 ;

Vu le mémoire présenté pour le syndicat du canal Crillon, par lequel il conclut à ce qu'il plaise au Conseil, attendu que la décision du 2 juillet 1866 a véritablement un caractère obligatoire pour la compagnie dont elle détermine les devoirs, non-seulement à l'égard de l'administration, mais aussi à l'égard des arrosants; que la compagnie a acquiescé à cette décision en ne la contestant pas pendant sept années; qu'au fond le ministre des travaux publics a fait une juste interprétation des actes administratifs qui régissent le canal; qu'en effet l'obligation la plus essentielle de la compagnie est de fournir aux arrosants la quantité d'eau qui leur est due et, par suite, d'exécuter à la prise alimentaire du canal les travaux nécessaires pour mettre fin à la pénurie d'eau et à l'irrégularité du débit dont, chaque année, les arrosants ont à se plaindre, et que ceux-ci ne pourront établir utilement leurs martelières qu'autant que le volume et le niveau de l'eau passant devant leurs propriétés auront été préalablement réglés; que, d'ailleurs, c'est à la compagnie qu'incombe le soin d'établir les prises collectives nécessaires pour mettre à la disposition de chacun des arrosants la quantité d'eau qui lui est due; reconnaître que la lettre ministérielle du 2 juillet 1866 contient une décision proprement dite, obligatoire pour la compagnie; ce faisant, déclarer non recevable, comme formé tardivement, le recours intenté contre cette décision; dans tous les cas, interpréter le décret du 9 juin 1860 en ce sens que le syndicat ne peut être tenu d'exécuter les travaux mis à sa charge par l'article 15, qu'après que la compagnie aura procédé au règlement de sa prise en Durance; déclarer que ces travaux ne concernent que des prises particulières servant à des propriétaires isolés, le règlement des prises collectives restant à la charge de la compagnie ; condamner enfin la compagnie aux dépens ;

Vu la lettre du 2 juillet 1866 par laquelle le ministre des travaux publics informe le préfet qu'avant de statuer sur le projet présenté par la compagnie du canal Crillon pour le règlement des martelières du dit canal, il l'invite à demander à la dite compagnie le projet des travaux à faire pour le règlement de la prise d'eau en Durance, d'après les bases posées par l'article 5 du décret précité ;

Vu le jugement du 23 mai 1872 par lequel le tribunal d'Avignon, sur l'assignation donnée par la compagnie au syndicat à l'effet de

se voir condamner à exécuter les ouvrages prescrits par les articles 9, 10 et 15 du décret du 9 juin 1860 dans un délai à fixer par le tribunal, à peine de dommages-intérêts; déclare surseoir à statuer sur l'exception d'incompétence opposée par le syndicat jusqu'à ce que les conditions imposées par la décision ministérielle du 2 juillet 1866 aient été exécutées ou que la dite décision ait été réformée par qui de droit et réserve au syndicat le droit de mettre en demeure la compagnie d'exécuter ou faire réformer cette décision;

Vu l'arrêt du 11 novembre 1872, par lequel la cour de Nîmes confirme le jugement ci-dessus visé;

Vu le jugement du 5 août 1872, par lequel le tribunal d'Avignon condamne par défaut la compagnie du canal Crillon : 1° à rapporter soit après s'être conformé à la décision ministérielle du 2 juillet 1866, soit en faisant rétracter ou annuler la dite décision, si elle a le pouvoir de le faire, comme elle le prétend, un projet dûment approuvé des travaux prévus par le décret du 9 juin 1860 et qui ont fait l'objet des décisions préfectorales des 25 mars et 25 novembre 1862, et de la décision ministérielle du 6 mai 1864, et ce dans le délai de deux mois à partir de la signification du présent jugement, passé lequel il sera fait droit par l'allocation d'une indemnité; 2° à payer au syndicat une somme de 1.000 francs en réparation du préjudice que la privation du dit projet lui a occasionné;

Vu les lois des 10-20 août 1790, 28 septembre-6 octobre 1791 et 14 floréal an XI;

Sur les conclusions de la compagnie tendant à faire interpréter l'article 15 du décret du 9 juin 1860:

Considérant que si l'autorité judiciaire a été saisie par la compagnie et par le syndicat de l'examen de la question de savoir si, par application de l'article précité, la compagnie était tenue de faire procéder au règlement de la prise qui amène dans le canal Crillon l'eau dérivée de la Durance, avant de pouvoir exiger des arrosants l'exécution des martelières devant servir à leur fournir la quantité d'eau à laquelle chacun d'eux a droit, la compagnie ne justifie d'aucune décision par laquelle cette autorité aurait sursis à statuer jusqu'à ce que l'administration ait déterminé le sens et la portée de cet article; que, des termes des jugements et arrêt produits par la compagnie, il résulte, au contraire, qu'en l'état, elle est non recevable à demander cette interprétation;

Sur les conclusions du syndicat tendant à faire déclarer que la compagnie serait non recevable et, en tout cas, mal fondée à

demander au Conseil d'État l'annulation de la décision ministérielle du 2 juillet 1866 :

Considérant que, si le tribunal d'Avignon, par jugement confirmé par la Cour de Nîmes, a cru devoir surseoir à statuer jusqu'à ce que cette décision ait été exécutée par la compagnie ou réformée, la compagnie a déclaré dans sa requête ci-dessus visée ne pas se pourvoir contre cet acte qui lui paraît constituer une mesure d'administration et non une décision susceptible d'être déférée au Conseil d'État par la voie contentieuse; qu'ainsi, sur ce point, les conclusions du syndicat sont sans objet;

Sur les conclusions du syndicat tendant à faire décider par interprétation de l'article 15 du décret du 9 juin 1860, que les arrosants ne sont tenus de supporter que les frais des prises individuelles, les prises collectives devant rester à la charge de la compagnie:

Considérant que le syndicat ne justifie d'aucun litige actuellement existant sur cette question. (Requête de la compagnie du canal Crillon rejetée avec dépens.)

(N° 371)

[11 décembre 1874.]

Travaux publics. — Décompte. — Canal de Bourgogne. — Agrandissement d'un réservoir. — Demande d'indemnités diverses. — (Démonet.) — *Remblais. — Rouleaux compresseurs substitués au pilon. — Cloche réglementaire posée sur les chantiers par les ingénieurs. — Retards apportés au commencement des travaux par le fait de l'administration. — Chemins établis par l'entrepreneur pour conduire les matériaux à pied d'œuvre et ayant profité au nouvel entrepreneur après la résiliation. — Travaux faits pour l'ouverture de carrières. — Ragréage du talus d'un chemin périmétrique. — Excédant de mortier dans les maçonneries. — Epuisements. — Intérêts du jour de la demande. — Cahier de* 1833.

Vu le recours présenté pour le sieur Démonet, tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer un arrêté du 13 décembre 1872, par lequel le conseil de préfecture de la Côte-d'Or a statué sur les difficultés relatives au décompte des travaux d'agrandissement du réservoir de

Panthier (canal de Bourgogne); ce faisant, apprécier si une indemnité est due au requérant à raison de la surélévation des prix de main-d'œuvre pendant le cours des travaux; allouer au requérant, en sus des sommes qui lui ont été attribuées par le conseil de préfecture : 1° 20.000 francs pour retards apportés au commencement des travaux; 2° 5.400 francs pour construction de chemins ayant profité depuis la résiliation au nouvel entrepreneur; 3° 2.000 francs pour ouverture de carrière ayant également profité au nouvel entrepreneur; 4° 5.601f,10 à raison de ce que le pilonnage des remblais exécuté en régie par l'administration a été fait, non par des procédés ordinaires, mais au moyen de rouleaux compresseurs; 5° 4.000 francs à raison du dommage qui est résulté pour l'entrepreneur de ce que les ingénieurs ont fait poser une cloche pour indiquer les heures de travail; 6° 770f,40 à raison de fournitures supplémentaires faites pour l'entretien du chemin périmétrique; 7° 243f,20 pour ragréage des talus du chemin périmétrique; 8° 1.899f,43 à raison de l'obligation imposée à l'entrepreneur d'employer 33 centimètres de mortier par mètre cube de maçonnerie au lieu de 30 centimètres, quantité prévue par le devis; 9° 576f,20 pour épuisement des ouvrages d'art; fixer au jour de la première demande déposée devant le conseil de préfecture le point de départ des intérêts des sommes dues au requérant; condamner l'administration aux dépens;

Vu l'arrêt attaqué;

Vu le recours formé par le ministre des travaux publics tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer l'arrêt ci-dessus visé, dire que c'est à tort que le conseil de préfecture a condamné l'État à payer au sieur Démonet une indemnité de 7.600 francs à raison du commencement tardif des travaux; une indemnité de 760f,68 à raison de ce que la compression des terrains a été faite par le rouleau compresseur et non par le pilon, une indemnité de 2.000 francs à raison de la pose d'une sonnette réglementaire; décharger l'État des dites condamnations;

Vu le cahier des clauses et conditions générales du 25 août 1833;

Vu la loi du 28 pluviose an VIII;

Considérant que les deux pourvois ci-dessus sont connexes et qu'il y a lieu de statuer par une seule décision;

Sur les conclusions de l'entrepreneur tendant à obtenir une indemnité à raison de l'augmentation des prix de main-d'œuvre :

Considérant que le sieur Démonet reconnaît que, dans ses dernières conclusions écrites devant le conseil de préfecture, il n'a pas maintenu cette réclamation et qu'il a été donné acte de son

désistement à cet égard; que, dès lors, le requérant n'est pas recevable à reproduire devant le Conseil d'État la dite réclamation;

En ce qui touche l'indemnité accordée par le conseil de préfecture à raison de ce que la compression des remblais a été effectuée au moyen des rouleaux compresseurs :

Considérant qu'aux termes du devis, l'administration s'était réservé la faculté d'exécuter elle-même le pilonnage des terres; qu'il résulte de l'instruction qu'en présence de cette clause et dans les circonstances de l'affaire, l'entrepreneur a dû compter que le travail de compression serait effectué au moyen du pilon; qu'au contraire l'administration a fait usage du rouleau compresseur; que de la gêne occasionnée sur les chantiers de terrassement par l'emploi des rouleaux, il est résulté pour l'entrepreneur un préjudice dont il lui est dû réparation, et que le conseil de préfecture a fait une juste appréciation du dit dommage en fixant l'indemnité à 760f,68;

En ce qui touche l'indemnité allouée à raison de l'établissement d'une cloche réglementaire :

Considérant qu'il appartenait aux ingénieurs de faire poser sur les chantiers une cloche réglementaire pour la direction des travaux exécutés en régie; que, d'ailleurs, ce fait n'a pu causer à l'entrepreneur un dommage à raison duquel il soit fondé à réclamer une indemnité; qu'ainsi il y a lieu, conformément aux conclusions du ministre, d'annuler l'arrêté attaqué dans la disposition par laquelle il a accordé de ce chef une indemnité de 2.000 francs;

En ce qui touche l'indemnité accordée à raison de chômages imposés à l'entrepreneur avant le commencement des travaux :

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'après l'époque pour laquelle il lui avait été prescrit de se tenir prêt à attaquer les travaux, le sieur Démonet a dû subir plusieurs mois de chômage du fait de l'administration et à raison de retards apportés à l'expropriation des terrains; qu'il en est résulté pour lui un préjudice considérable et que c'est avec raison que le conseil de préfecture lui a accordé de ce chef l'allocation d'une indemnité;

Considérant, d'autre part, que le sieur Démonet ne justifie pas que le dit conseil ait fait une appréciation inexacte des circonstances de l'affaire en fixant cette indemnité à 7.600 francs;

En ce qui concerne les travaux faits pour l'établissement des chemins servant à conduire les pierres de taille à pied d'œuvre :

Considérant que si l'entrepreneur, d'après le cahier des clauses et conditions générales, était tenu d'amener les matériaux à pied d'œuvre et, par suite, de supporter les dépenses à faire pour l'éta-

blissement des chemins, il résulte de l'instruction, notamment du rapport du tiers-expert, que les chemins construits par le sieur Démonet pour servir au transport de la totalité des pierres à fournir, ont continué à être utilisés après la résiliation ; que l'administration a pu tenir compte de l'existence de ces chemins en déterminant les prix qui ont servi de base à la réadjudication ; que, dans ces circonstances, il y a lieu d'accorder, de ce chef, au sieur Démonet, une indemnité qui doit, conformément aux propositions du tiers-expert, être fixée à 5.670 francs ;

En ce qui touche les travaux faits pour l'ouverture des carrières :

Considérant que le sieur Démonet ne justifie pas qu'il ait fait pour l'ouverture des carrières des travaux dont l'administration ait tiré profit après la résiliation et à raison desquels elle lui doive une indemnité ;

En ce qui touche l'entretien du chemin périmétrique :

Considérant que le chiffre de l'indemnité allouée a été fixé par le conseil de préfecture conformément aux conclusions du tiers expert et que le sieur Démonet ne justifie pas qu'il soit insuffisant ;

En ce qui touche le ragréage du talus du chemin périmétrique :

Considérant que l'entrepreneur n'apporte aucune justification à l'appui de ce chef de demande ;

En ce qui touche l'indemnité réclamée à raison de l'excédant de mortier employé pour la maçonnerie :

Considérant qu'en admettant que le sous-détail ait fait une évaluation insuffisante de la quantité de mortier à employer par mètre cube de maçonnerie, l'entrepreneur, d'après l'article 11 du cahier des clauses et conditions générales, ne peut réclamer sous ce prétexte l'augmentation des prix du mètre cube de maçonnerie, tel qu'il a été fixé par le bordereau ;

En ce qui touche les épuisements :

Considérant qu'il n'est pas justifié que ce chef ait été abandonné par écrit devant le conseil de préfecture ;

Considérant, au fond, que, d'après l'article 23 du cahier des clauses et conditions générales, les épuisements étaient à la charge de l'administration ; que néanmoins quelques épuisements ont dû être effectués par l'entrepreneur et qu'il lui est dû, de ce chef, conformément aux conclusions du tiers-expert, une indemnité de 177f,60 ;

Sur les intérêts :

Considérant... (Intérêts ont été demandés dans des conclusions déposées devant le conseil de préfecture avant le 6 août 1869, dus à partir de cette date.)

Art. 1er. — Il est accordé au sieur Démonet, en sus des sommes à lui allouées par le conseil de préfecture : 1° 5.670 francs pour établissement du chemin conduisant aux carrières; 2° 177f,60 pour épuisements.

Art. 2. — (Intérêts, à partir du 6 août 1869, des sommes à lui dues. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire aux dispositions qui précèdent, et aussi en tant qu'il a accordé au sieur Démonet une indemnité de 3.000 francs à raison de l'établissement de la cloche réglementaire. Surplus des conclusions rejeté. Dépens supportés pour les trois quarts par l'État et pour un quart par l'entrepreneur.)

(N° 372)

[11 décembre 1874.]

Voirie (grande). — Fleuves. — Lit de la Loire. — Délimitation. — (Beauchot, Beaussire et autres.) — *Propriété privée. — Alluvions. — Excès de pouvoirs. — Vérification avant faire droit. — Recours contre un arrêté préfectoral délimitant le lit de la Loire et contre un arrêté du conseil de préfecture condamnant des particuliers à l'amende pour avoir coupé des plantations sur des terrains que l'administration prétend être compris dans ce lit. — Le Conseil d'État ordonne qu'il sera procédé avant faire droit à une vérification par un inspecteur général des ponts et chaussées, en présence du maire et des intéressés, pour reconnaître si les terrains litigieux sont recouverts, pendant les crues d'hiver, par les plus hautes eaux coulant à pleins bords et font partie du lit du fleuve.*

Vu le recours présenté pour les sieurs Beauchot, Beaussire et autres; le recours et le mémoire présentés pour la commune de Bonny, tendant à ce qu'il plaise annuler pour excès de pouvoirs un arrêté du 13 mars précédent par lequel le préfet du Loiret, sur l'avis conforme des ingénieurs, après enquête, a délimité le lit de la Loire entre les terrains désignés sous le nom d'île des Butteaux-de-Bonny et la rive droite du fleuve d'après une ligne horizontale fixée à 2m,50 au-dessus de l'étiage; — Ce faisant, annuler le dit arrêté pour excès de pouvoirs, avec toutes conséquences de droits et dépens, attendu qu'il aurait eu pour effet de comprendre à tort dans le lit de la Loire, comme formant un bras et par suite une

dépendance de ce fleuve, des terrains qui n'en feraient pas partie; que ces terrains constituent des alluvions émergées du lit de la Loire et possédées par les riverains depuis une époque immémoriale, qu'ils ne sont pas effectivement recouverts par les eaux coulant à pleins bords sans débordement, et qu'il ne s'y forme pas un courant dans le sens et sous l'action du courant de la Loire;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu les observations du ministre des travaux publics tendant au rejet des pourvois; vu ensemble, transmis par le dit ministre, un rapport de l'ingénieur en chef du 17 décembre 1872;

Vu la requête présentée par les sieurs Durand et autres, tendant à ce qu'il plaise annuler avec toutes conséquences de droit un arrêté du 14 août 1872, par lequel le conseil de préfecture du Loiret, sur un procès-verbal dressé contre eux pour avoir coupé ou élagué des plantations sur des terrains qui feraient partie du lit de la Loire, les a condamnés à l'amende, aux frais et à des dommages-intérêts représentatifs de la valeur des arbres enlevés;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu les procès-verbaux de contravention dressés contre les propriétaires ci-dessus dénommés;

Vu les observations du ministre des travaux publics tendant au rejet du pourvoi;

Vu en réponse à une communication nouvelle de l'ensemble des pourvois ci-dessus rapportés et analysés; les observations nouvelles du ministre des travaux publics, tendant aux mêmes fins que précédemment; vu annexés aux dites observations deux rapports de l'ingénieur ordinaire et de l'ingénieur en chef des 24 février et 7 mars 1871; ensemble les plans et profils joints aux dits rapports;

Vu le nouveau mémoire en réplique présenté pour les requérants tendant en outre à ce qu'il soit procédé à une vérification contradictoire par expertise ou au moyen d'une enquête;

Vu l'ordonnance de 1669 sur les eaux et forêts, et les arrêts du Conseil des 24 juin 1777 et 23 juillet 1783;

Vu la loi du 22 décembre 1789, celle des 22 novembre et 1er décembre 1790 et celle des 19-22 juillet 1791, titre 1er, article 29;

Vu la loi du 22 pluviôse an VIII et celle du 29 floréal an X;

Vu la loi du 23 mars 1842;

Vu la loi des 7-14 octobre 1790 et celle du 24 mai 1872;

Considérant que les pourvois ci-dessus visés sont connexes, et qu'il y a lieu d'en ordonner la jonction;

Considérant que l'état de l'instruction ne permet pas de statuer

immédiatement, et qu'il y a lieu d'ordonner, avant faire droit, une vérification contradictoire à l'effet de reconnaître si les terrains désignés sous le nom de Rio-des-Butteaux de Bonny sont recouverts pendant les crues ordinaires d'hiver par les eaux de la Loire coulant à pleins bords sans débordement, et font partie du lit du fleuve. (Il sera procédé, avant faire droit, par l'inspecteur général des ponts et chaussées de la quatrième inspection, en présence du maire de Bonny et des autres requérants, ou de leurs représentants, dûment appelés, à une vérification pour reconnaître si les terrains litigieux sont recouverts pendant les crues ordinaires d'hiver par les eaux de la Loire coulant à pleins bords sans débordement, et font partie du lit du fleuve.)

(N° 373)

[11 décembre 1874.]

Voirie (grande). — Domaine public. — Chemins de fer. — Gare et embranchement ayant cessé d'être affectés à l'exploitation. — Droit de disposition des terrains et constructions inutiles. — (Min. des fin. contre comp. des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne (gare de Ségur).) — *Une compagnie de chemin de fer qui a exécuté, suivant les prescriptions de son cahier des charges, un embranchement ayant pour effet de rendre inutiles une gare et une section de chemin où tout service a été supprimé, en conserve la libre et absolue disposition, et l'Etat n'a aucun droit à exercer sur les terrains et constructions qui ont cessé d'être affectés à l'exploitation* (*).

Vu deux recours formés par le ministre des finances tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler : 1° un arrêté du 14 juillet 1870, par lequel le conseil de préfecture de la Seine statuant par défaut, a décidé que la compagnie concessionnaire des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne devait avoir la libre et absolue disposition de la gare, dite de Ségur, à Bordeaux, ancienne tête de

---

(*) Sur la compétence du conseil de préfecture en cette matière, consulter 26 janvier 1870 (comp. des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, *Ann.* 1871, p. 301), et 16 mai 1872 (min. des fin. contre comp. des chemins de fer de l'Est, *Ann.* 1873, p. 818).

ligne du chemin de fer de Bordeaux à la Teste, et de la station de Ségur à Pessac, qui ont cessé d'être affectées à l'exploitation, en vertu d'une décision ministérielle du 23 avril 1862; 2° un arrêté, du 2 avril 1873, par lequel le même conseil de préfecture, tout en déclarant recevable en la forme l'opposition formée par le ministre des finances contre l'arrêté précité du 14 juillet 1870, a maintenu au fond les dispositions du dit arrêté; ce faisant, attendu que les terrains affectés à l'établissement d'un chemin de fer et expropriés dans un but d'intérêt général, font partie du domaine public, et quand ils ont cessé d'être affectés à l'usage public, du domaine de l'État; que les compagnies concessionnaires n'ont que la jouissance des chemins de fer qu'elles exploitent, et que cette jouissance cesse avec l'obligation d'exploiter; dire que c'est à tort que le conseil de préfecture de la Seine a reconnu à la compagnie concessionnaire des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne le droit de disposer de la gare de Ségur et de la section de Ségur à Pessac, et condamner la dite compagnie aux dépens;

Vu les mémoires en défense portant recours incident présentés pour la compagnie concessionnaire des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne et tendant à ce qu'il plaise au Conseil, attendu que par mémoire déposé au conseil de préfecture le 11 février 1870, le ministre des finances a défendu à l'instance portée devant ce Conseil par la compagnie; qu'ainsi l'arrêté du 14 juillet a été contradictoirement rendu; dire que c'est à tort que, par son arrêté du 2 avril 1873, le conseil de préfecture a déclaré recevable en la forme l'opposition du ministre des finances contre le dit arrêté; et attendu que l'arrêté du 14 juillet 1870 a été signifié au ministre des finances le 9 septembre 1870, déclarer non recevable le recours formé par le ministre contre le dit arrêté, le 3 mai 1872; subsidiairement, rejeter comme mal fondés les deux recours du ministre des finances et condamner l'État aux dépens;

Vu le cahier des charges de la compagnie concessionnaire du chemins de fer de Bordeaux à la Teste, annexé à la loi du 17 juillet 1857, et ceux de la compagnie des chemins de fer du Midi en date du 24 août 1852 et du 1er août 1857, notamment les articles 21, 29 et 36 de ce dernier cahier des charges; ensemble le décret du 11 juin 1859 approuvant le traité passé le 24 décembre 1858 entre la compagnie des chemins de fer du Midi et la compagnie du chemin de fer de Bordeaux à la Teste, et portant cession par cette dernière compagnie à celle du Midi, de la ligne de Bordeaux à la Teste;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Sans qu'il soit besoin de statuer sur les fins de non-recevoir soulevées par la compagnie concessionnaire des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne dans son recours incident:

Considérant que les deux pourvois ci-dessus visés présentent à juger la même question; que, dès lors, il y a lieu de les joindre pour y statuer par une même décision;

Au fond:

Considérant qu'aux termes de l'article 21 du cahier des charges du 1er août 1857, la compagnie concessionnaire des chemins de fer du Midi doit acheter et payer les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances; qu'aux termes de l'article 29 la compagnie doit faire faire un bornage et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances, et que les terrains acquis postérieurement à cette opération, pour les besoins de l'exploitation, doivent être compris dans les bornages supplémentaires, et ajouté au plan cadastral; qu'enfin, aux termes de l'article 36, le gouvernement sera subrogé, à l'expiration de la concession, à tous les droits de la compagnie sur les chemins de fer et ses dépendances; que, de l'ensemble de ces dispositions, qui reproduisent les articles 22, 27 et 45 du cahier des charges du chemin de fer de Bordeaux à la Teste, il résulte que l'État a simplement entendu acquérir les terrains destinés au service du chemin de fer et qu'ainsi il n'a, en vertu du cahier des charges, aucun droit à exercer sur les terrains et constructions qui, par suite de modifications régulièrement autorisées, ont cessé d'être affectés à l'exploitation; que la compagnie des chemins de fer du Midi, ayant exécuté, conformément à l'article 2 de son cahier des charges du 24 août 1852, un embranchement destiné à relier la gare de Saint-Jean à la ligne de Bordeaux à Bayonne, a été régulièrement autorisée, par décision ministérielle du 23 avril 1863, à supprimer tout service dans la gare de Ségur et sur la section de Ségur à Pessac, devenues inutiles par suite de l'ouverture de cet embranchement; qu'ainsi la dite gare et la dite section ont cessé de constituer une dépendance du chemin de fer, et que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture de la Seine a décidé que la compagnie devait en avoir la libre et absolue disposition. (Rejet. État condamné au dépens.)

(N° 374)

[18 décembre 1874.]

Cours d'eau. — Association syndicale. — Elections. — Demande en annulation. — Conseil de préfecture. — Compétence. — Dépens. — (Sieur Toutain.) — *Le conseil de préfecture n'est pas compétent pour statuer sur les réclamations dirigées contre les élections des membres d'un syndicat institué en vertu de la loi du 21 juin 1865. (Aucune disposition législative n'a attribué aux conseils de préfecture la connaissance de ces demandes)* (*).

Vu la requête présentée pour le sieur Toutain, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 13 juin 1873, par lequel le conseil de préfecture du Calvados a maintenu les opérations électorales auxquelles il a été procédé le 18 mai de la dite année, pour la nomination de neuf membres du syndicat; ce faisant, attendu qu'aucune disposition législative n'a attribué aux conseils de préfecture la connaissance des protestations formées contre les élections syndicales; déclarer que le conseil de préfecture du Calvados n'était pas compétent pour statuer snr la réclamation du requérant; subsidiairement, annuler les opérations électorales dont il s'agit, par le motif qu'il a été pratiqué des manœuvres de nature à porter atteinte à leur sincérité : contrairement aux prescriptions de l'article 11 de la loi du 5 mai 1855; trois beaux-frères ont été proclamés en même temps membres du syndicat;

Vu les observations présentées par le syndicat de la Divette,

(*) Voir 4 juillet 1867 (él. du syndicat de Longres, *Ann.* 1868, p. 835). Dans cette espèce, une disposition de l'arrêté préfectoral qui avait constitué l'association syndicale avait décidé que les élections auraient lieu dans les formes établies pour les élections municipales. Voir *Conférences* de M. Aucoc, t. II, n° 883. — A défaut d'une loi spéciale attribuant au conseil de préfecture le droit de statuer sur ces réclamations, elles doivent être portées devant le ministre, juge de droit commun en matière administrative, sauf recours au Conseil d'État. Voir Serrigny, *Compétence*, t. III, n°s 1138 et suivants; Ducrocq, t. I, n°s 235 et 250; Reverchon, De la publicité des audiences des conseils de préfecture (articles extraits du journal *le Droit*, février 1863), note, p. 9. — Sur la nature et l'étendue de la compétence des ministres, voir notes sous les arrêts des 25 mai et 13 juillet 1870. — Nous rappelons que quelques auteurs ont refusé de reconnaître au pouvoir des ministres le caractère de juridiction. — V. Bouchené-Lefer, *Droit public administratif*, p. 609, et *Revue pratique de droit français*, 15 avril et 1er mai 1863.

tendant au rejet du pourvoi avec dépens, par le motif que le sieur Toutain ne serait pas recevable à contester, pour la première fois, devant le Conseil d'État, la compétence du conseil de préfecture; que d'ailleurs ce conseil était compétent, en vertu des principes généraux; qu'aucune disposition législative n'autorise à étendre aux syndicats constitués en vertu de la loi du 21 juin 1865 les incapacités édictées pour les conseils municipaux par la loi du 5 mai 1855; et qu'enfin les griefs relevés par le requérant contre la régularité des opérations électorales ne sont pas justifiés;

Vu la loi du 21 juin 1865, sur les associations syndicales;

Considérant qu'aucune disposition législative n'a attribué aux conseils de préfecture la connaissance des demandes tendant à faire annuler les élections des syndicats institués en vertu de la loi du 21 juin 1865; qu'ainsi le conseil de préfecture du Calvados n'était pas compétent pour statuer sur la protestation du sieur Toutain contre les opérations électorales auxquelles il a été procédé le 18 mai 1873, pour la nomination des membres du syndicat de la Divette;

Sur les conclusions à fin de dépens :

Considérant que la réclamation du sieur Toutain a été instruite et jugée comme en matière d'élections municipales, et qu'aux termes de l'article 45 de la loi du 5 mai 1855, les recours en pareille matière sont jugés sans frais. (Arrêté annulé; conclusions à fin de dépens rejetées.)

(N° 375)

[18 décembre 1874.]

Ponts. — Communes. — Travaux publics. — Frais d'entretien d'un pont. — Demande en décharge. — Arrêté préfectoral et décision ministérielle. — Compétence. — Recours contentieux. — (Sieur Heurlier contre commune d'Esbly.) — *Les décisions par lesquelles le préfet et le ministre de l'intérieur refusent de modifier la répartition des frais d'entretien d'un pont entre une commune et les propriétaires intéressés, répartition établie en 1793 par l'assemblée directoriale du département, ne peuvent être l'objet d'un recours par la voie contentieuse. — Mais ces décisions ne font pas obstacle à ce que le propriétaire réclamant porte son opposition devant l'autorité compétente, si une part contributive lui est réclamée, et prétende*

qu'il n'est pas tenu ou qu'il a cessé d'être tenu de contribuer. — Est-ce à l'autorité judiciaire qu'il appartiendrait de connaître de cette opposition? — Non rés. par l'arrêt, mais rés. aff. dans l'avis du ministre de l'intérieur sur le pourvoi.

Vu la requête présentée pour le sieur Heurlier, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoir : 1° un arrêté du 10 juillet 1872, par lequel le préfet de Seine-et-Marne a rejeté sa demande en décharge de la part contributive à lui imposée dans les frais d'entretien du pont d'Esbly; 2° une décision du ministre de l'intérieur, du 25 octobre 1872, par laquelle a été confirmé le dit arrêté, sous la réserve toutefois, en faveur du sieur Heurlier, de porter, s'il s'y croit fondé, la difficulté devant l'autorité judiciaire; ce faisant, attendu que, d'une part, le ministre aurait méconnu les limites de sa propre compétence en renvoyant le requérant à se pourvoir devant l'autorité judiciaire, et, d'autre part, aurait violé les prescriptions de l'article 2 de la loi du 14 floréal an XI, aux termes duquel la quotité de l'imposition doit toujours être déterminée par le degré d'intérêt à l'entretien du travail, le sieur Heurlier n'ayant plus aucun intérêt à l'entretien du pont d'Esbly, accorder au requérant la décharge demandée;

Vu les observations présentées par le ministre de l'intérieur, tendant au rejet de la requête, par le motif que la loi du 14 floréal an XI n'attribue au ministre de l'intérieur aucune compétence, et que les difficultés de la nature de celle qui est soulevée par le recours du sieur Heurlier sont de la compétence exclusive de l'autorité judiciaire;

Vu le mémoire en défense présenté pour la commune d'Esbly, tendant au rejet du pourvoi, par le motif que ce sont des travaux exécutés dans l'intérêt des propriétaires du moulin d'Esbly, qui ont nécessité l'exécution du pont dont il s'agit, et qu'il y a lieu, en conséquence, de laisser à leur charge la part contributive dans les frais d'entretien de cet ouvrage, qui leur a été imposée par l'arrêté de l'assemblée directoriale de Seine-et-Marne, du 31 juillet 1793;

Vu la loi des 7-14 octobre 1790 et celle du 24 mai 1872;

Considérant que la demande du sieur Heurlier devant le préfet de Seine-et-Marne et devant le ministre de l'intérieur tendait à obtenir qu'à raison des changements survenus depuis l'arrêté de l'assemblée directoriale de Seine-et-Marne, du 31 juillet 1793, qui a réparti les dépenses de la reconstruction et de l'entretien du pont d'Esbly entre la commune d'Esbly, le propriétaire du moulin

et divers autres intéressés, cet arrêté fut rapporté et modifié, si le propriétaire de l'usine dispensé de contribuer aux dites dépenses;

Considérant que, par les décisions attaquées, le préfet d'abord et le ministre ensuite se sont bornés à refuser de modifier, en ce qui concerne le sieur Heurlier, à raison des changements qui seraient survenus postérieurement, l'arrêté de l'assemblée directoriale précitée; que ce refus ne peut être l'objet d'un recours par la voie contentieuse; que d'ailleurs, ainsi que le reconnaît le ministre, cette décision ne fait pas obstacle, au cas où le payement d'une part contributive dans les frais d'entretien du pont d'Esbly serait réclamé du sieur Heurlier, à ce que celui-ci soutienne, devant la juridiction compétente pour connaître de son opposition, qu'il n'est pas tenu ou qu'il a cessé d'être tenu de contribuer aux dites dépenses. (Rejet.)

(N° 376)

[18 décembre 1874.]

Travaux publics. — Entrepreneurs. — Décompte. — Mode de calcul des déblais. — Intérêts. — Intérêts des intérêts. — (Sieur Beynel.) — *Il n'y a pas lieu d'allouer d'autre indemnité à un entrepreneur à raison du retard dans les payements, des pertes d'intérêts alléguées et des frais de négociation d'effets de commerce et autres, ni les intérêts des intérêts des sommes qui lui étaient dues.*

Vu la requête présentée pour le sieur Beynel, tendant à ce qu'il plaise annuler un arrêté du 26 juillet 1867, par lequel le conseil de préfecture d'Ille-et-Vilaine a réglé le décompte de son entreprise à la somme de 46.241f,26 pour une quantité de déblais de 36.256m,15, au lieu de celle de 96.512f,30 pour une quantité de déblais de 63.446m,89, qui résulterait des profils de terrains dressés, contradictoirement avant l'exécution des travaux;

Ce faisant, attendu que le décompte de l'entreprise aurait dû être réglé à raison de ces derniers chiffres, mais que les experts, dans l'expertise à laquelle il a été procédé, et le conseil de préfecture, dans son arrêté attaqué, auraient, arbitrairement et sans raison, repoussé l'application à l'espèce des profils des terrains ci-dessus relatés, et auraient substitué aux constatations qui en résultaient

un mode de calcul ne reposant ni sur aucune pièce contradictoire ni sur aucune vérification directe sur les lieux; décider que le décompte des sommes auxquelles l'entrepreneur a droit sera établi, conformément aux termes de sa demande primitive et aux résultats des situations provisoires acceptées en cours d'exécution par l'architecte, par application des profils joints à la requête; fixer en conséquence à 63.446^{m},89 le cube des déblais, et à 98.512^{f},30, par application des prix prévus au cahier des charges pour les diverses catégories de déblais, le montant du décompte de l'entreprise; allouer en outre à l'entrepreneur une indemnité de 15.000 francs représentative du préjudice qui est résulté pour lui du retard dans le payement (intérêts du jour de la demande, intérêts des intérêts, dépens, frais d'expertise);

Vu les observations présentées par le ministre de l'intérieur, ensemble transmis par le dit ministre, les plans et profils des terrains litigieux produits par le requérant devant le conseil de préfecture, le décompte définitif dressé par l'architecte, et les procès-verbaux de deux expertises auxquelles il a été procédé, la première, par deux experts désignés d'office par un arrêté du conseil de préfecture; la deuxième, après la rétractation du dit arrêté, sur l'opposition du sieur Beynel, par trois experts désignés avec l'assentiment des parties;

Vu le mémoire en réplique présenté pour le sieur Beynel, tendant à l'allocation des mêmes sommes et indemnités que ci-dessus, avec les intérêts des intérêts échus; vu ensemble (pièces annexées);

Vu les observations du ministre de l'intérieur en réponse à une nouvelle communication qui lui a été donnée du pourvoi, par lesquelles le dit ministre déclare s'en rapporter à la justice du Conseil (ensemble un rapport de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées d'Ille-et-Vilaine, délégué pour faire une vérification sur les lieux des faits de litige);

Vu les nouvelles observations présentées pour le sieur Beynel, par lesquelles le dit requérant, tout en prenant acte des propositions contenues dans le rapport ci-dessus visé de l'ingénieur en chef, et en concluant à ce que le cube des déblais soit fixé au chiffre de 63.446^{m},89, conclut en outre, en premier lieu, à une allocation supplémentaire pour un cube de déblais de 1.718^{m},32 exécuté en dehors des chantiers principaux de l'entreprise, et dont il n'aurait pas été tenu compte; en second lieu, à ce que, par application des prix du cahier des charges afférents aux transports des diverses catégories de déblais, le montant du décompte soit

fixé comme précédemment à 96.512f,30; en troisième lieu, et outre l'indemnité de 15.000 francs ci-dessus relatée, à une indemnité supplémentaire pour pertes d'intérêts et frais provenant des retards de payement subis par l'entrepreneur; le tout avec addition des intérêts, intérêts des intérêts et dépens;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, article 4;

Vu l'article 1154 du Code civil;

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il est reconnu, notamment par le rapport, ci-dessus visé, de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées d'Ille-et-Vilaine, délégué par le ministre pour la vérification sur les lieux des faits du litige, que le cube des déblais exécutés par le sieur Beynel dans les terrains destinés à la construction de la maison centrale de Rennes, doit être réglé, conformément aux plans et profils produits par cet entrepreneur, au chiffre de 63.446mc,89; que, d'après les vérifications faites sur les lieux au moment de l'expertise, ces déblais doivent être rangés dans les trois premières catégories prévues au devis comme correspondant aux terres exploitables à la bêche, à la pioche et au pic, et qu'il en sera fait, dans les circonstances de l'affaire, un classement équitable attribuant à la première catégorie une quantité de déblais de 10.400 mètres cubes, correspondant à une couche superficielle arable d'une hauteur moyenne de 0m,20; à la troisième catégorie, un cube de 7.000 mètres correspondant à la portion d'affouillement qui a été reconnue, lors de l'expertise, avoir présenté le plus de difficulté, et à la deuxième catégorie une masse de 46.046mc,89, correspondant à la différence entre la somme totale des déblais et celle des deux quantités ci-dessus déduites; qu'en faisant application à ces quantités des prix d'extraction prévus au devis suivant les catégories, ainsi que des prix des transports d'après les prévisions du cahier des charges ou les ordres de l'architecte qui les ont régulièrement modifiées, et en ne tenant compte que des transports qui ont été exécutés conformément à ces ordres, le montant du décompte doit être fixé à la somme de 85.852f,64; que l'entrepreneur n'est pas fondé à réclamer en dehors des prix de transports des déblais qu'il aurait effectués à des distances plus considérables, contrairement aux ordres écrits de l'architecte;

Mais considérant que l'entrepreneur a demandé en outre le payement d'une quantité de déblais de 1.718mc,32 qu'il aurait exécutés, en vertu d'ordres non contestés, en dehors des chantiers principaux de l'entreprise; qu'il résulte de l'instruction que ces déblais ont été effectués, et qu'il n'ont pas été compris

dans le règlement du décompte; que, dans les situations provisoires dressées en cours d'exécution, ils ont été acceptés par l'architecte chargé de la surveillance des travaux pour une somme de 2.167f,59; qu'il y a lieu, en l'absence de contestation sur ce point pendant toute la durée de l'instruction, d'admettre ce chiffre;

En ce qui touche les intérêts et les intérêts des intérêts:

Considérant qu'il y a lieu d'allouer au sieur Beynel les intérêts des sommes qui lui sont attribuées par la présente décision à partir du 20 janvier 1865, jour où il en a fait la demande;

Considérant que le sieur Beynel a demandé en outre les intérêts des intérêts de ces sommes: 1° le 16 janvier 1868; 2° le 4 novembre 1869; 3° le 17 juin 1874; que, conformément à l'article 1154 du Code civil, les intérêts échus à ces dates doivent être capitalisés pour produire à eux-mêmes des intérêts à partir des dits jours;

Considérant que le sieur Beynel a demandé en outre, en premier lieu, une indemnité de 15.000 francs à raison du préjudice qui serait résulté pour lui des retards survenus dans le payement des sommes qui sont reconnues lui être dues; en deuxième lieu, une indemnité supplémentaire pour perte d'intérêts et frais de négociations d'effets de commerce et autres qui auraient été la conséquence de ces mêmes retards; qu'il n'y a lieu de lui allouer d'autre indemnité de ce chef que les intérêts des intérêts qui lui sont attribués par la présente décision;

Art. 1er. — Montant du décompte fixé à la somme totale de 88.020f,23. L'État payera au sieur Beynel, outre la somme restant à payer d'après le règlement ci-dessus établi, les intérêts à 5 p. 100 de la dite somme à partir du 20 janvier 1865.

Art. 3. — Les intérêts des intérêts échus à la date: 1° du 16 janvier 1868; 2° du 4 novembre 1869; 3° du 17 juin 1874 seront capitalisés pour produire eux-mêmes des intérêts à partir des dits jours. (Surplus de la requête rejeté. État condamné aux dépens.)

(N° 377)

[18 décembre 1874.]

Travaux publics. — Entrepreneurs. — Travaux à une place forte. — (Sieur Morel.) — Accélération des travaux. — Renchérissement de la main-d'œuvre. — Résiliation par suite de la présence de l'en-

nemi. — Indemnité. — Condition de renonciation à toute réclamation ultérieure. — Un entrepreneur n'est pas fondé à réclamer une indemnité pour renchérissement de la main-d'œuvre et exécution rapide des travaux, lorsque la nature et la destination des ouvrages (travaux de fortification) l'avertissaient de l'urgence de l'exécution, et qu'il était d'ailleurs tenu de se conformer aux ordres du génie militaire pour la marche à suivre et les moyens à employer. — La disposition de l'article 58 du devis général des travaux du service du génie, aux termes duquel le ministre de la guerre se réserve d'accorder un dédommagement à l'entrepreneur dont l'entreprise a été résiliée par suite de l'état de guerre, ne fait pas obstacle à ce que le conseil de préfecture soit saisi, par l'entrepreneur qui conteste les appréciations du ministre, du règlement de l'indemnité qu'il réclame. — Le ministre de la guerre, alors qu'il accorde une indemnité à un entrepreneur de travaux de fortifications, à raison de la résiliation de l'entreprise prononcée par suite de l'état de guerre, ne peut pas subordonner le payement de cette indemnité, à la condition que l'entrepreneur renoncera à toute réclamation ultérieure pour le préjudice qui lui a été causé.

Vu la requête présentée pour le sieur Morel, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 22 juillet 1872, par lequel le conseil de préfecture de Belfort a rejeté sa demande en payement des sommes qui lui étaient dues, à raison des travaux exécutés par lui dans la place de Belfort et de ses abords et du préjudice qui lui a été causé par la résiliation de son entreprise;

Ce faisant, attendu que deux marchés distincts ont été conclus avec le ministre de la guerre, l'un en 1863 par le sieur Reischenecker auquel le requérant a dû se substituer en 1867 en sa qualité de caution; l'autre en 1869 par le sieur Morel lui-même; en ce qui touche le premier de ces marchés: attendu que les travaux du fort des Barres à l'occasion desquels le requérant s'est rendu caution du sieur Reichenecker ne rentraient pas dans les autres travaux de la place de Belfort; que les ordres de service donnés par l'administration au sieur Reichenecker et notamment celui du 11 septembre 1867, ont modifié les conditions du contrat, lui imposaient une célérité excessive et imprévue pour l'exécution de l'ensemble des dits travaux; qu'il en est résulté une augmentation de main-d'œuvre considérable et hors de proportion avec les ressources de l'entreprise; que l'entrepreneur n'étant pas en mesure de se conformer à ces ordres, le requérant a été mis en demeure d'avoir à

prendre la direction de l'entreprise, et que les exigences de l'administration lui ont occasionné un préjudice dont il a le droit de demander la réparation; que la nécessité où il a été d'employer sur ses chantiers un nombre de 800 ouvriers au moins, a amené une augmentation considérable dans le prix des journées; qu'il a dû également se procurer plus de 100 chevaux dont 19 ont succombé par suite du travail qui leur a été imposé; qu'en conséquence, le requérant a le droit à une indemnité qui doit être calculée à raison de 5 p. 100 sur l'ensemble des dits travaux par lui exécutés depuis le 20 septembre 1867; en ce qui touche le marché conclu par le sieur Morel le 12 juillet 1869: attendu que ce marché, qui avait pour objet la construction des traverses, abris, magasins à poudre, casemate à canon, devait durer pendant trois années; que le montant des travaux exécutés s'élevait à environ 450.000 francs, que ces travaux ont été arrêtés dans le mois de juillet 1870 alors qu'il n'en avait été exécuté que pour une somme de 41.000 francs, et que la résiliation de l'entreprise a causé un préjudice considérable au requérant; qu'en admettant, comme le soutient l'administration de la guerre, que le seul fait de la déclaration de l'état de siége, due à la présence de l'ennemi devant Belfort, ait entraîné la résiliation de plein droit du marché, le préjudice causé par cette résiliation n'en doit pas moins être réparé; qu'en effet, l'article 58 du devis général consacre pour l'entrepreneur le droit à un dédommagement; que s'il appartient au ministre de statuer sur l'indemnité due, sa décision ne peut faire obstacle à ce que l'entrepreneur porte sa réclamation devant la juridiction contentieuse; que, dans l'espèce, l'indemnité de 22.656f,70, qui a été accordée au requérant par le ministre de la guerre, était insuffisante; que cette somme comprenait les indemnités dues pour inoccupation, omissions erronées, approvisionnements et fournitures diverses; que l'indemnité due au sieur Morel devait également comprendre les pertes qu'il a éprouvées sur le matériel qui lui est resté par suite de la résiliation, et en outre une indemnité de résiliation; condamner le ministre de la guerre ès noms et qualités à payer au sieur Morel la somme totale de 178.171f,16 composée: 1° de celle de 115.284f,29 pour la transformation du marché de 1863 modifié en 1866; 2° de celle de 62.886f,87 pour le préjudice causé au requérant par la résiliation du marché du 12 juillet 1869, avec les intérêts des dites sommes tels que de droit, et les dépens; subsidiairement, ordonner une expertise à l'effet de rechercher quelle augmentation de la main-d'œuvre s'est produite sur les chantiers depuis l'ordre de service du 11 septembre 1867, à quelles

quantités de travaux s'appliquait cette augmentation pour les années 1867 et 1868, quelles pertes a subies le sieur Morel sur le matériel réclamé par le génie militaire, enfin quelles quantités de travaux ont été exécutés par l'administration pendant les mois de juillet, août, septembre et octobre 1870 et le bénéfice que l'entrepreneur aurait réalisé sur les dits travaux;

Vu les observations présentées par le ministre de la guerre, tendant au rejet du pourvoi, par le motif, en ce qui concerne le premier marché, que les travaux faisant l'objet du marché comprenaient les ouvrages à exécuter, pendant trois ou six années, dans les bâtiments militaires et les fortifications de la place de Belfort; que postérieurement, sur la demande expresse du sieur Reichenecker, les travaux du fort des Barres ont été compris dans le dit marché et que le sieur Morel s'est rendu caution du dit sieur Reichenecker pour tous les travaux restant à exécuter pendant les exercices 1866, 1867 et 1868; qu'à raison de la nature des travaux et du caractère spécial de l'entreprise, les ordres donnés au sieur Reichenecker ne peuvent être considérés comme ayant modifié les conditions du marché; que par suite le requérant ne peut se plaindre d'avoir été mis en demeure, en sa qualité de caution, et à raison de l'impuissance où se trouvait l'entrepreneur de remplir ses engagements, de continuer les dits travaux, alors surtout que les ordres de service étaient nécessités par l'insuffisance des ressources de l'entreprise; et en ce qui touche le marché passé en 1869 avec le requérant, attendu que la résiliation du dit marché était de droit, en vertu de l'article 57 du devis général, aux termes duquel la résiliation est la conséquence du seul fait de la déclaration de l'état de siége due à la présence de l'ennemi, sauf au ministre à apprécier si, en raison des circonstances, il y a lieu d'accorder par la voie gracieuse un dédommagement à l'entrepreneur, par application de l'article 58 du devis précité; que, dans l'espèce, le sieur Morel avait lui-même reconnu le droit de l'administration en s'adressant au ministre de la guerre, après la décision du conseil de préfecture et en déclarant accepter d'avance ce qui lui serait accordé;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Sur les conclusions du sieur Morel tendant à l'allocation d'une indemnité de 115.284f,29 à raison des pertes qui seraient résultées pour lui du renchérissement de la main-d'œuvre et de l'exécution rapide des travaux faisant l'objet de l'entreprise du sieur Reichenecker:

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, sur la demande du

sieur Reichenecker, adjudicataire des travaux à exécuter pendant trois ou six années dans les bâtiments militaires et les fortifications de la place de Belfort, le ministre de la guerre, par une décision du 12 mars 1866, a consenti à ce que les travaux du fort des Barres soient, sans adjudication nouvelle, compris dans l'entreprise du dit sieur Reichenecker, à la charge par cet entrepreneur de faire agréer une nouvelle caution personnelle ayant la pratique des travaux et capable de le seconder efficacement dans son service; que le sieur Morel s'est alors rendu caution du sieur Reichenecker pour les travaux restant à exécuter pendant les exercices 1866, 1867 et 1868; que le requérant était averti par la nature et la destination des ouvrages à exécuter de l'obligation imposée à l'entrepreneur de se conformer aux ordres de l'administration pour la prompte exécution de ces ouvrages; que d'ailleurs, aux termes de l'article 33 du devis général susvisé, l'entrepreneur est tenu de se conformer aux instructions des officiers du génie pour la marche à suivre dans l'exécution des travaux, pour l'importance des moyens à employer en hommes, en machines et en matériaux;

Considérant qu'il est établi par l'instruction que c'est par suite de l'insuffisance des ressources du sieur Reichenecker et de l'inexécution des ordres qui lui étaient donnés, que le sieur Morel a été mis en son lieu et place, conformément aux articles 14 et 44 du devis précité, et tenu de se charger de l'exécution des travaux; que, dans ces circonstances, en admettant que par suite de la célérité imprimée aux travaux, le prix de la main-d'œuvre ait été augmentée, le sieur Morel n'a droit à aucune indemnité en raison de ce renchérissement;

Sur les conclusions du requérant tendant à ce qu'il lui soit alloué une indemnité de 62.886f,87 pour le préjudice que lui aurait causé la résiliation du marché passé, avec le génie militaire, le 12 juillet 1869:

Considérant que l'article 58 du devis général des travaux du service du génie dispose que le ministre de la guerre se réserve, dans les circonstances exceptionnelles telles que celles qui résultent de la déclaration de l'état de guerre ou de l'état de siége, d'accorder, s'il y a lieu, des dédommagements à l'entrepreneur; que cette disposition ne fait pas obstacle à ce que, dans le cas où l'entrepreneur contesterait les appréciations de l'administration sur les dédommagements par lui réclamés, cette contestation soit portée devant le conseil de préfecture, juge de toutes les difficultés qui peuvent s'élever sur le sens et l'exécution des clauses et conditions du marché;

Considérant que l'entreprise dont le sieur Morel s'était rendu adjudicataire a été résiliée par suite de la déclaration de l'état de siége, due à la présence de l'ennemi devant Belfort; que la résiliation de ce marché a causé au requérant un préjudice à raison duquel il est fondé à réclamer un dédommagement à l'État, par application des dispositions de l'article 58 précité; qu'en ajoutant à la somme de 12.471f,69 allouée au requérant pour rectification de son décompte celle de 10.185f,01, le ministre de la guerre a fait une juste appréciation du préjudice causé au sieur Morel par la résiliation de son marché, mais que le dit ministre n'était pas fondé à subordonner le payement de cette somme à la condition que le requérant renoncerait à toute réclamation ultérieure à raison du préjudice qu'il prétend être résulté pour lui de la dite résiliation;

Sur les intérêts :

Considérant que le sieur Morel a demandé les intérêts des sommes qui lui étaient dues le 3 octobre 1871, devant le conseil de préfecture; que, dès lors, il y a lieu de lui allouer les intérêts des dites sommes à partir de cette date;

Art. 1er. — L'arrêté du conseil de préfecture est annulé dans celles de ses dispositions par lesquelles il a rejeté la demande formée par le sieur Morel à l'effet d'être indemnisé du préjudice causé par la résiliation du marché du 12 juillet 1869.

Art. 2. — L'État payera au sieur Morel la somme de 10.185f,01 à titre de dédommagement pour le préjudice qui lui a été causé par la dite résiliation. (Intérêts de cette somme à partir du 3 octobre 1871, jour où le sieur Morel les a demandés pour la première fois. État condamné aux dépens.)

(N° 378)

[18 décembre 1874.]

Travaux publics. — Entrepreneurs. — Communes. — Travaux d'élévation et de distribution. — (Ville d'Agen contre Boigues, Rambourg et comp.) — *Galerie des eaux arrêtée par la ville à une longueur moindre que celle prévue. — Cahier des charges. — Forfait. — Travaux d'épuisement.*

Vu la requête présentée pour la ville d'Agen, tendant à ce

qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 17 janvier 1873, par lequel le conseil de préfecture de Lot-et-Garonne l'a condamnée à payer une somme de 5,912f,33 aux sieurs Boigues et Rambourg, représentés par le sieur Bardières, et a ordonné une vérification sur un autre chef de réclamation présenté par ces entrepreneurs;

Ce faisant, attendu, en la forme, que c'est avec les sieurs Boigues et Rambourg, représentants de la société des forges de Fourchambault, que la ville d'Agen avait traité pour l'exécution des travaux d'élévation et de distribution d'eau; que le sieur Bardières était un sous-traitant non agréé par la ville, et était, dès lors, sans qualité pour actionner la ville devant le conseil de préfecture; au fond, d'une part, que l'article 13 du traité autorisait la ville à arrêter provisoirement les travaux de construction des galeries filtrantes, dès que les galeries déjà construites assureraient la quantité d'eau nécessaire à l'alimentation; que la ville a usé de cette faculté, en arrêtant à 35 mètres les galeries qui, d'après le devis, devaient être de 50 mètres, et que les entrepreneurs ne peuvent réclamer la somme de 5.912f,53 pour les 15 mètres de galerie non exécutés, tant que la ville ne leur aura pas donné l'ordre de terminer ce travail; d'autre part, que l'article 9 du traité dispose que les augmentations de travaux pouvant résulter de l'inexactitude des prévisions ne donneront pas le droit aux entrepreneurs de réclamer des suppléments de prix; que la demande d'une somme supplémentaire de 6.733f,80 pour travaux d'épuisement, doit être rejetée par application du dit article; que les entrepreneurs n'ont d'ailleurs produit aucune des justifications exigées par le cahier des clauses et conditions générales pour les travaux imprévus; déclarer le sieur Bardières sans qualité pour agir, et, en tant que de besoin, la compagnie des forges de Fourchambault, sans intérêt; au fond, rejeter les deux chefs de réclamation présentés au conseil de préfecture, condamner les défendeurs aux dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour les sieurs Boigues, Rambourg et comp., représentant la société des forges de Fourchambault, et, en tant que de besoin, la dame veuve Bardières, agissant tant en son nom personnel que comme tutrice de sa fille mineure, tendant au rejet du pourvoi avec dépens, par les motifs, en la forme, que le sieur Bardières a régulièrement agi comme mandataire, ou tout au moins comme gérant d'affaires des sieurs Boigues, Rambourg et comp. au nom desquels il a introduit l'instance; au fond, d'une part, que l'article 13 du devis, qui permettait à la ville de faire reprendre les travaux de galerie suspendus devait nécessairement cesser d'être applicable, après la

réception des travaux et le remboursement du dixième de garantie, et que, dès lors, les entrepreneurs étaient en droit de réclamer le prix entier de leur forfait, en se fondant sur l'article 9 du devis, qui les fait bénéficier de toutes les réductions de travaux; d'autre part, que l'article 80 du cahier des charges a décidé que les épuisements imprévus seraient à la charge de la ville, et que le cahier des clauses et conditions générales, pour les justifications de travaux imprévus, n'est pas applicable à l'entreprise;

Vu la loi du 28 pluviôse, an VIII;

Sur la fin de non-recevoir opposée par la ville d'Agen, et tirée du défaut de qualité du sieur Bardières :

Considérant que l'exploit introductif d'instance, du 3 mai 1872, a été signifié à la ville d'Agen, au nom des sieurs Boigues, Rambourg et comp., directeurs de la compagnie des forges de Fourchambault, agissant poursuites et diligences du sieur Bardières, entrepreneur de travaux publics, que les sieurs Boigues et Rambourg ont déclaré être leur mandataire; que, dans ces circonstances, la ville d'Agen n'est pas fondée à soutenir que le sieur Bardières n'avait pas qualité pour l'actionner, au nom des sieurs Boigues, Rambourg et comp. devant le conseil de préfecture;

Au fond :

En ce qui concerne la somme de 5.912f,33 que le conseil de préfecture a allouée aux sieurs Boigues, Rambourg et comp., pour prix de 15 mètres de galerie non exécutés :

Considérant que d'après l'article 1er du traité ci-dessus visé du 15 novembre 1867, les sieurs Boigues et Rambourg se sont engagés à exécuter les travaux d'élévation et de distribution des eaux de la ville d'Agen, moyennant la somme de 414.000 francs; que l'article 9 du traité disposait que l'entrepreneur adoptait comme sien le projet dressé par l'ingénieur Renard, projet dont le devis s'élevait à la somme de 453.000 francs; qu'il s'engageait à ne réclamer aucune indemnité pour les augmentations de travaux pouvant résulter de l'inexactitude des prévisions, et qu'il bénéficierait de toutes les réductions de travaux ayant les mêmes causes; qu'il résulte de ces dispositions combinées que les entrepreneurs avaient droit, en tous cas, à la somme de 414.000 francs; que si la ville d'Agen, par application de l'article 13 du traité, a fait arrêter à une longueur de 35 mètres la galerie des eaux, qui devait être de 50 mètres, en reconnaissant que les galeries construites assuraient la quantité d'eau nécessaire à l'alimentation, et si la dite ville n'a pas exigé ultérieurement l'achèvement de la galerie, et a, au contraire, reçu définitivement les travaux, après avoir fait

combler les tranchées et niveler le sol, elle n'est pas fondée à refuser aux entrepreneurs le payement des 15 mètres de galerie, dont elle n'a pas réclamé l'exécution avant la réception définitive des travaux, et à déduire le prix de ce travail du chiffre du marché, qui ne doit pas être modifié;

En ce qui concerne la somme de 6.733f,80 réclamée par les entrepreneurs, pour travaux d'épuisement faits en dehors des prévisions du devis et du forfait :

Considérant que l'article 80 du cahier des charges dispose que les frais d'épuisement seront, dans certains cas déterminés, à la charge de la ville; que, par application de cet article, les entrepreneurs sont fondés à réclamer, en sus des prix du marché, le remboursement des frais d'épuisement, qui auraient été faits dans les conditions prévues par l'article précité du cahier des charges, sans être tenus de se conformer, pour les justifications à faire, aux prescriptions du cahier des clauses et conditions générales des travaux des ponts et chaussées, qui n'est pas applicable à leur entreprise; que le conseil de préfecture s'est d'ailleurs borné, sur ce point, à ordonner une vérification à faire par l'ingénieur des ponts et chaussées, et que la ville d'Agen conserve le droit de contester le caractère et l'importance des épuisements, à raison desquels une somme de 6.733f,80 lui est réclamée. (Rejet, ville condamnée aux dépens.)

(N° 379)

[18 décembre 1874.]

Travaux publics. — Extraction des matériaux. — (Compagnie des chemins de fer du Midi contre sieur de Monda et autres.) — *Décret du 8 février 1868, article 8. — Evaluation partielle de l'indemnité, sens de ces mots. — Carrière mise antérieurement en exploitation par la même compagnie de chemin de fer. — Remise au propriétaire qui n'a pas exploité. — L'indemnité, pour une occupation de terrains qui doit se prolonger pendant plusieurs années, doit être réglée à la fin de chaque campagne et comprendre la réparation totale des dommages causés qui peuvent être appréciés dès ce moment, et ne doit pas simplement consister dans un dédommagement pour pri-*

vation de jouissance (*art.* 8 *du décret du* 8 *février* 1868) (*). — On *doit considérer comme carrière en exploitation, dans le sens de l'article* 53 *de la loi du* 16 *septembre* 1807, *un terrain qui a été mis première fois occupé par une compagnie de chemin de fer et dont il a été extrait du ballast, et que la même compagnie est ensuite autorisée à occuper de nouveau, bien que le propriétaire remis en possession dans l'intervalle, sans changer d'ailleurs la destination du terrain, ne l'ait pas lui-même exploité comme carrière* (**).

(*) Sur ce premier point, le ministre des travaux publics a émis l'avis suivant :

« ... Dans la pensée qui a dicté le décret du 8 février 1868, lorsqu'il s'agit d'une occupation se prolongeant pendant plusieurs années, l'indemnité à régler au profit du propriétaire après chaque campagne doit couvrir tous les dommages subis par ce propriétaire pendant la dite campagne.

« Mais, objectera-t-on (et c'est ce que fait l'avocat de la compagnie et, après lui, M. l'ingénieur en chef du contrôle), certains dommages ne peuvent être connus et appréciés que lorsque l'occupation a cessé, car leur étendue, leur intensité varie journellement tant que durent les travaux; ils peuvent même avoir disparu tout à fait avant la fin de ces travaux. Comment concilier alors l'impossibilité matérielle de les évaluer en cours d'occupation avec l'intention du législateur qui exige le règlement annuel de *tous* les dommages? Le décret de 1868 rencontrerait donc là une sérieuse difficulté dans son application.

« Cette difficulté n'est qu'apparente... En effet, d'après les termes comme dans l'esprit du décret, le propriétaire doit, à la fin de chaque campagne, être indemnisé de tous les préjudices qu'il a éprouvés dans cette campagne, c'est-à-dire des préjudices qu'il a *effectivement subis*. Ainsi, par exemple, la privation des revenus qu'il retirerait ou pouvait retirer de sa propriété, soit comme terrain de culture, soit comme carrière dans l'état où elle se trouvait lorsqu'elle a été occupée, constitue un préjudice dont il souffre dès le début de l'occupation et dont il est juste par conséquent de lui tenir compte annuellement. Il n'en est pas de même de la dépréciation qui peut atteindre sa propriété par suite des travaux de l'occupant. Le propriétaire n'en ressentira les effets que lorsque la libre disposition de sa terre ou de sa carrière lui sera rendue. Jusque-là il n'en souffre pas. C'est un dommage futur, parfois même éventuel, n'ouvrant par conséquent aucun droit à indemnité. Ce dommage ne saurait entrer légalement dans le règlement annuel prescrit par l'article 8 du décret de 1868, puisqu'il n'existe pas encore, et cependant le règlement n'en comprendra pas moins *l'évaluation totale* des dommages causés au propriétaire, puisqu'il embrassera la *totalité* des dommages actuels... »

(**) Sur ce second point, le ministre a formulé son avis ainsi qu'il suit :

« ...Sur la question de savoir si les terrains des sieurs de Monda et consorts doivent ou non être considérés comme renfermant une *carrière déjà en exploitation*, j'estime qu'elle doit être résolue affirmativement, contrairement à l'opinion de MM. les ingénieurs du contrôle. Les faits ici me paraissent, en effet, n'avoir aucune analogie avec ceux de l'affaire Fanche (20 fév. 1868, *Ann.* 1868, p. 1075). Et précisément dans le cours des débats de cette dernière affaire, M. le commissaire du gouvernement, tout en concluant, à cause des circonstances particulières de l'affaire, au rejet de la requête, s'est atta-

Vu la requête présentée pour la compagnie des chemins de fer du Midi, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 2 août 1872, par lequel le conseil de préfecture des Hautes-Pyrénées a décidé qu'il serait procédé, par expertise, au règlement de l'indemnité totale due aux sieurs et à la demoiselle de Monda et au sieur de Cardeillac, et que l'estimation du préjudice aurait lieu en tenant compte de la valeur des matériaux extraits de la carrière considérée comme carrière en exploitation;

Ce faisant, attendu que la compagnie requérante a été autorisée, par arrêtés du préfet des Hautes-Pyrénées, à occuper temporairement, pour les travaux des chemins de fer d'Agen à Tarbes, des parcelles de terrain appartenant au sieur de Monda et autres; que le conseil de préfecture, en décidant qu'il serait procédé, par voie d'expertise, à l'estimation de l'indemnité totale due aux propriétaires, alors que l'occupation n'avait pas pris fin, a méconnu le sens du décret du 8 février 1868; qu'il résulte en effet, des dispositions de ce décret, que l'indemnité à payer aux propriétaires, à la fin de chaque campagne, lorsque l'occupation des terrains continue, n'est qu'une indemnité partielle, c'est-à-dire une simple indemnité pour privation de jouissance, les autres dommages ne devant être appréciés qu'à la fin de l'occupation; que, d'autre part, le conseil de préfecture a, à tort, considéré comme une carrière en exploitation, la carrière située sur les terrains occupés, et dont

---

bé à définir exactement la nouvelle jurisprudence admise par le Conseil d'État en matière d'extraction de matériaux. Se fondant sur plusieurs arrêts antérieurs, notamment sur un arrêt Lecerf (10 août 1860), il a fait remarquer que, pour qu'un propriétaire eût droit à la valeur des matériaux extraits, il n'était pas nécessaire que, dans l'intervalle qui s'est écoulé entre deux occupations régulièrement autorisées, ce propriétaire eût exploité par lui-même ou pour son compte; qu'il *suffisait que la carrière lui eût été remise, et qu'il fût en disposer, comme d'une carrière en exploitation*. Cette interprétation, favorable aux intérêts de la propriété privée, lui a paru d'autant plus importante à maintenir que, par suite de l'impulsion donnée depuis trente ans aux travaux publics, des matériaux, autrefois sans valeur appréciable, sont devenus ou sont susceptibles de devenir de précieuses ressources entre les mains des possesseurs du sol. C'est ce qui a lieu dans l'espèce : la ballastière a été remise par la compagnie à M. de Monda et consorts qui paraissent avoir eu la possibilité d'en disposer comme d'une carrière en exploitation. L'avocat des défendeurs affirme, en effet, que les terrains en litige sont contigus à deux routes et que le fond de la ballastière est facilement accessible par ces mêmes routes... »

Voir notes, 20 mars 1874 (chemin du Nord, *Ann.* 1875, p. 1092); 18 juillet 1873 (Bouhier, *Ann.* 1875, p. 843); 3 janvier 1873 (Watel, *Ann.* 1875, p. 43). [*Recueil des arrêts du Conseil d'État.*]

la compagnie extrait du ballast; que cette carrière, située dans un terrain très-riche en sable, a été ouverte par la compagnie lors d'une première occupation des terrains, et a été ensuite remise aux propriétaires, qui ne l'ont jamais exploitée ni fait exploiter; dire que l'expertise ordonnée aura exclusivement pour but d'évaluer la privation de jouissance, et subsidiairement la dépréciation des terrains; condamner les défendeurs aux dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour les sieurs de Monda et autres, tendant au rejet du pourvoi et à la condamnation de la compagnie requérante aux dépens, par les motifs que l'indemnité allouée par application du décret du 8 février 1868 n'est partielle, lorsque l'occupation n'a pas pris fin, qu'en ce sens qu'elle ne peut nécessairement embrasser qu'une partie de la période d'occupation; que, d'autre part, il suffit, pour qu'une carrière doive être considérée comme carrière en exploitation, qu'elle soit toujours restée, comme dans l'espèce, à l'état de carrière, à la disposition du propriétaire, et que celui-ci n'ait pas modifié sa destination;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et la loi du 16 septembre 1807, notamment l'article 55;

Vu le décret du 8 février 1868;

En ce qui concerne la disposition de l'arrêté attaqué qui décide qu'il sera procédé au règlement de l'indemnité totale due depuis le jour de l'occupation des terrains, aux sieurs de Monda et autres;

Considérant que, aux termes de l'article 8 du décret ci-dessus visé du 8 février 1868, si les travaux à raison desquels une occupation temporaire des terrains a été autorisée, doivent durer plusieurs années, il est fait, à la fin de chaque campagne, une nouvelle constatation des lieux, et il est procédé à l'évaluation de l'indemnité; que si cette indemnité peut n'être que partielle, en ce sens qu'elle ne peut s'appliquer qu'aux dommages déjà subis, et qui peuvent être appréciés dès ce moment, elle doit comprendre la réparation totale de ces dommages et ne doit pas simplement consister dans une indemnité pour privation de jouissance, ainsi que le soutient à tort la compagnie des chemins de fer du Midi; que le conseil de préfecture s'est conformé à ces principes en déterminant les divers dommages que les experts auraient à apprécier, et qu'il n'y a pas lieu dès lors de réformer son arrêté sur ce point;

En ce qui concerne la disposition de l'arrêté attaqué, qui décide que la carrière ouverte sur les terrains occupés est une carrière en exploitation, et qu'il y a lieu, dès lors, de faire entrer la valeur des matériaux extraits dans l'estimation du préjudice :

Considérant que la compagnie des chemins de fer du Midi a occupé, en 1859 et 1860, pour la construction du chemin de fer de Mont-de-Marsan à Tarbes, une partie des terrains qu'elle a été autorisée à occuper de nouveau en 1868 et 1869, pour la construction du chemin de fer d'Agen à Tarbes; que lors de cette première occupation, elle a ouvert et exploité sur ces terrains une carrière, d'où elle a extrait du ballast; que les terrains ont été ensuite remis aux propriétaires et que ceux-ci n'en ont pas modifié la destination, mais ont, au contraire, conservé la carrière, dont ils pouvaient disposer comme une carrière en exploitation lorsque la compagnie des chemins de fer du Midi a été de nouveau autorisée à occuper les terrains; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a considéré la carrière comme étant en exploitation, dans le sens de l'article 55 de la loi du 16 septembre 1807, et a décidé qu'il y avait lieu de tenir compte, pour l'estimation du préjudice, de la valeur des matériaux extraits. (Requête rejetée. Compagnie condamnée aux dépens.)

(N° 380)

[18 décembre 1874.]

Travaux publics. — Dommages. — Ville de Paris. — Nivellement — Maison privée d'air et de lumière. — Non-écoulement des eaux. — Droit à indemnité. — (Sieur Trémaux contre ville de Paris.) — *Demande d'indemnité pour dommages causés à une maison par suite de travaux de nivellement opérés par la ville de Paris : — Rejet par le motif que les remblais auxquels le réclamant attribue le non-écoulement des eaux existaient au moment où il a bâti, et que le dommage doit être attribué, non à la ville, mais aux constructions élevées par les propriétaires voisins, de même que la privation d'air et de lumière alléguée.*

Vu la requête présentée pour le sieur Trémaux, tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer un arrêté, du 19 décembre 1871, par lequel le conseil de préfecture de la Seine ne lui a accordé qu'une indemnité insuffisante de 3.500 francs pour dommages causés par la ville de Paris à la maison dont il est propriétaire, rue des Moines, 91;

Ce faisant, attendu que les travaux de la ville de Paris ont causé à la maison du requérant un double préjudice; que, d'une

part, les remblais existants sur la rue des Moines, alors que cette rue n'était qu'un chemin vicinal de la commune de Batignolles, ont empêché l'écoulement naturel des eaux, qui se sont accumulées au devant de la maison Trémaux, et ont ainsi causé à cette maison pendant quatre années, et jusqu'à l'achèvement des travaux de voirie exécutés en 1860 par la ville de Paris, un dommage qu'on ne saurait évaluer à moins de 30.000 francs, à raison même de la nature de la maison, qui était distribuée en quatre-vingt-quatorze logements, dont la plupart sont restés inoccupés; que, d'autre part, les travaux de nivellement exécutés par la ville, en amenant l'exhaussement de toutes les maisons voisines, ont tellement encaissé le corps de bâtiment de la maison Trémaux, situé sur la seconde cour intérieure de cette maison, que le rez-de-chaussée de ce corps de bâtiment est devenu inhabitable, et que le requérant a perdu, de ce chef, une partie de ses revenus, qui représente, en capital, une somme de 12.900 francs; fixer à 42.900 francs l'indemnité (avec intérêts, intérêts des intérêts, dépens);

Vu le mémoire en défense et en recours incident présenté pour la ville de Paris, tendant à ce qu'il plaise au Conseil rejeter le recours du sieur Trémaux, annuler l'arrêté attaqué dans la disposition par laquelle il a condamné la ville de Paris à payer une indemnité de 3.500 francs au sieur Trémaux, et condamner le sieur Trémaux aux dépens; par les motifs, en la forme, que la demande du sieur Trémaux, considérée en tant que s'appliquant à un dommage causé par les travaux d'un chemin vicinal, aurait dû être présenté dans le délai de deux mois fixé par l'article 18 de la loi du 21 mai 1836 et au fond, qu'aucun dommage n'a été causé par la ville de Paris à la maison du sieur Trémaux, qui ne se plaint, en réalité, que de dommages causés à sa maison par la construction des maisons voisines;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII (art. 4), et la loi du 16 septembre 1807;

Sans qu'il soit besoin de statuer sur la fin de non-recevoir opposée par la ville de Paris, et tirée de l'article 18 de la loi du 21 mai 1836;

Considérant que la demande d'indemnité du sieur Trémaux est fondée, d'une part, sur le dommage qu'aurait causé à sa maison l'obstacle apporté au libre écoulement des eaux par les remblais élevés, avant 1860, par la commune des Batignolles sur l'ancien chemin des Moines; d'autre part, sur le dommage que les travaux de nivellement exécutés par la ville de Paris, après l'annexion à la dite ville de la commune des Batignolles, dans les rues

des Moines et Balagny, lui auraient fait éprouver, en privant d'air et de lumière le corps de bâtiment donnant sur la seconde cour intérieure de la maison ;

Considérant, sur le premier point, que, lorsque le sieur Trémaux est devenu propriétaire du terrain qu'il possède actuellement rue des Moines, et a construit une maison sur ce terrain, les remblais existaient déjà depuis plusieurs années sur le chemin des Moines; que le sieur Trémaux a disposé ses constructions de manière à faire écouler les eaux sur le terrain voisin, que le dommage qu'il a ultérieurement éprouvé provient de l'obstacle apporté à l'écoulement des eaux par les constructions élevées par le propriétaire voisin sur son terrain ; que la commune des Batignolles et la ville de Paris n'ont fait aucun travail de nature à aggraver ce dommage, à raison duquel le sieur Trémaux n'était, dès lors, pas fondé à réclamer une indemnité à la ville de Paris;

Considérant, sur le second point, que le dommage causé au corps de bâtiment que le sieur Trémaux avait fait construire sur sa seconde cour, en contre-bas du bâtiment élevé sur la rue des Moines, provient, non pas des travaux exécutés par la ville de Paris, mais des constructions élevées par les propriétaires voisins; que, dès lors, la ville de Paris ne saurait être tenue de lui payer une indemnité à raison de ce dommage; qu'il y a lieu, dans ces circonstances, de rejeter le recours du sieur Trémaux, et, faisant droit aux conclusions du recours incident de la ville de Paris, d'annuler l'arrêté attaqué, de décider que le sieur Trémaux n'a droit à aucune indemnité, et de le condamner aux frais d'expertise et aux dépens. (Requête rejetée. Arrêté du conseil de préfecture annulé. Demande en indemnité rejetée. Requérant condamné aux frais d'expertise, de tierce-expertise et aux dépens.)

(N° 381)

[26 décembre 1874.]

Cours d'eau non navigables. — Barrage autorisé en amont d'une usine. — Demande en réduction de hauteur. — Compétence. — (Sieur Turcat contre sieur Laugier.) — *La demande, formée par un propriétaire d'usine située sur un cours d'eau non navigable, et tendant : 1° à faire reconnaître qu'il a droit à l'usage d'une profondeur déterminée de pente d'eau dans le canal de fuite de son usine; 2° à faire condam-*

ner le propriétaire du barrage à réduire l'élévation de ce barrage, nonobstant l'arrêté préfectoral qui en a fixé la hauteur, entre dans la compétence de l'autorité judiciaire. — (*D'après les art.* 644 *et* 645 *du Code civil et la loi du* 25 *mai* 1838, *il appartient à l'autorité judiciaire de connaître des contestations qui s'élèvent entre les propriétaires riverains des cours d'eau non navigables ni flottables, au sujet des droits qu'ils peuvent exercer et des entreprises qu'ils peuvent commettre sur ces cours d'eau.*) — (*Vainement soutiendrait-on que l'établissement et la hauteur du barrage ayant été autorisés par l'arrêté préfectoral, l'autorité judiciaire est incompétente pour ordonner la modification de cet ouvrage : les arrêtés d'autorisation, pris sur la demande et dans l'intérêt privé du permissionnaire, en vertu des pouvoirs de police que les lois des* 12-20 *août* 1790 *ont attribué à l'administration, n'ont pu préjudicier aux droits des tiers qui d'ailleurs ont été expressément réservés*) (*).

Vu l'arrêté, à la date du 14 août 1874, par lequel le préfet du département des Bouches-du-Rhône a élevé le conflit d'attributions dans une instance pendante devant la cour d'appel d'Aix entre le sieur Laugier (Urbain), appelant d'un jugement rendu par le tribunal civil de Marseille, le 14 mars précédent, d'une part, et, d'autre part, le sieur Turcat (Théophile);

Vu l'exploit par lequel le sieur Turcat, propriétaire du moulin de Bouilledous, sis à Saint-Antoine, banlieue de Marseille, et alimenté par une prise d'eau sur le ruisseau des Cadenaux, a fait assigner devant le tribunal de Marseille le sieur Laugier (Urbain) pour, — attendu que le moulin du requérant, qui existait antérieurement à 1789, a droit à une pente de 1m,12 dans son canal de fuite; que le droit du requérant a été reconnu par les ingénieurs de l'État dans l'instruction administrative qui a précédé l'autorisation accordée au sieur Laugier de construire ou d'exhausser un barrage dans le lit du ruisseau; qu'il résulte du rapport d'experts, en date du 29 avril 1872, que, pour maintenir les droits acquis au requérant, il est nécessaire que le barrage établi par le sieur Laugier ne dépasse pas la cote de 10m,36 en contre-bas du socle du pont de Cadenaux, pris par les ingénieurs comme repère provisoire, et que c'est en effet d'après cette cote que la hauteur du barrage avait

(*) Voir dans le même sens 18 novembre 1869 (Roquelaure, *Ann.* 1870, p. 342) et la note; 7 mai 1871 (conflit de l'Yonne, *Ann.* 1872, p. 940); 12 juillet 1871 (Supervielle, et 4 déc. 1874, Robelin, *Ann.* 1872, p. 984 et 1876, p. 1021).

été fixée par un premier arrêté du préfet, du 29 juillet 1856; attendu que, par un nouvel arrêté du 22 août 1865, qui a modifié le précédent arrêté du 29 juillet 1856, le sieur Laugier a été autorisé à relever de 30 centimètres la hauteur de son barrage, et que par l'effet de cet exhaussement le requérant a cessé d'avoir dans son canal de fuite la pente de 1m,12 dont il jouissait depuis un temps immémorial; attendu que, bien que l'établissement de cet ouvrage ait été autorisé par l'administration, le requérant est néanmoins en droit de demander au tribunal d'en ordonner la suppression, en tant qu'il porte atteinte à ses droits, — voir dire que le sieur Turcat a droit à la pente de 1m,12 dans le canal de fuite de son usine; que, par suite, le sieur Laugier sera tenu de démolir tous ouvrages par lui exécutés dans le ruisseau dont s'agit, pouvant porter atteinte au droit du requérant, notamment de dérasor son barrage, ainsi que le mur du barrage artificiel appelé par lui *canal d'amenée*, à 10m,36 sur toute sa longueur en contre-bas du socle du pont de Cadenaux; que, faute par le sieur Laugier d'avoir fait exécuter ce travail dans le délai qui sera imparti, le requérant sera autorisé à y faire procéder lui-même aux frais de celui-ci; enfin pour s'entendre condamner à lui payer la somme de 13.800 francs à titre de dommages-intérêts pour le préjudice par lui souffert;

Vu le jugement du 14 mars 1874, par lequel le tribunal, sans s'arrêter à l'exception d'incompétence opposée par le sieur Laugier, se déclare compétent;

Vu l'exploit par lequel le sieur Laugier déclare interjeter appel du jugement susvisé;

Vu le déclinatoire adressé à la Cour par le préfet, par lequel il demande le renvoi de l'affaire devant l'autorité administrative, attendu que le sieur Turcat n'invoque aucun titre privé à l'appui de sa demande; que cette demande a réellement pour objet de faire réformer l'arrêté préfectoral du 22 août 1865 et de faire décider que le sieur Laugier sera tenu de se conformer pour l'établissement de son barrage aux conditions qui ont été fixées par un précédent arrêté du 29 juillet 1856;

Vu les conclusions du ministère public tendant au rejet du déclinatoire;

Vu l'arrêt du 5 août 1874, par lequel la Cour a rejeté le déclinatoire proposé par le préfet et, statuant sur l'appel du sieur Laugier, a mis l'appellation au néant;

Vu... (arrêt de sursis, extrait du registre tenu au parquet et

autres documents constatant l'accomplissement des formalités et la date de l'arrivée des pièces au ministère de la justice);

Vu la lettre du ministre des travaux publics, en réponse à la communication qui lui a été donnée de l'arrêté de conflit; les observations présentées au nom du sieur Turcat;

Vu les lois des 12-20 août 1790 et des 28 septembre-6 octobre 1791; l'arrêté du Gouvernement du 19 ventôse an VI; les articles 644 et 645 du Code civil; la loi du 25 mai 1838;

Considérant que le sieur Turcat, propriétaire d'une usine sise sur le ruisseau des Aygalades, qui n'est ni navigable ni flottable, assigne le sieur Laugier : 1° pour faire reconnaître que le demandeur a droit, en vertu d'une possession qui serait antérieure à 1789, à l'usage d'une pente d'eau de 1m,12 dans le canal de fuite de son usine; 2° pour faire condamner le sieur Laugier, nonobstant l'arrêté préfectoral du 22 août 1865 qui a fixé la hauteur du barrage construit par celui-ci dans le lit du ruisseau, à réduire le dit barrage et les ouvrages accessoires à la hauteur nécessaire pour maintenir dans le canal de fuite du sieur Turcat la pente d'eau à laquelle celui-ci prétend avoir droit;

Considérant que, d'après les articles 644 et 645 du Code civil et la loi du 25 mai 1838, il appartient à l'autorité judiciaire de connaître des contestations qui s'élèvent entre les propriétaires riverains des cours d'eau non navigables ni flottables, au sujet des droits qu'ils peuvent exercer et des entreprises qu'ils peuvent commettre sur ces cours d'eau; — Que si, par les deux arrêtés des 29 juillet 1856 et 22 août 1865, pris en vertu des pouvoirs de police que les lois des 19-20 août 1790 et 28 septembre-6 octobre 1791 ont attribués à l'administration, le préfet du département des Bouches-du-Rhône a permis l'établissement du barrage construit par le sieur Laugier dans le lit du cours d'eau et réglé les conditions sous lesquelles la permission lui était accordée, ces arrêtés, rendus sur la demande et dans l'intérêt privé du sieur Laugier, ne sauraient préjudicier aux droits des tiers, qui d'ailleurs ont été expressément réservés, et ne font pas obstacle à ce que le sieur Turcat porte sa demande devant l'autorité judiciaire qui est seule compétente pour en connaître. (Arrêté de conflit annulé.)

(N° 382)

[26 décembre 1874.]

Travaux publics. — Extraction de matériaux. — Arrêté du préfet autorisant l'occupation. — (Sieur Denize contre sieur Tardif.) — *Désignation erronée des parcelles. — Interprétation. — Action en dommages-intérêts contre l'entrepreneur. — Compétence. — Un arrêté préfectoral autorisant l'occupation de terrains pour extraction de matériaux a désigné sous des numéros erronés les parcelles cadastrales à occuper; par suite, une action en dommages-intérêts a été introduite devant le tribunal contre l'entrepreneur par le propriétaire; un second arrêté du préfet a rectifié la désignation faite par son précédent arrêté; l'autorité judiciaire est incompétente soit pour interpréter le premier arrêté, soit pour apprécier la régularité du second* (*).

Vu l'arrêté du 6 août 1874, par lequel le préfet de la Manche a élevé le conflit d'attributions dans une instance pendante devant le tribunal civil de Saint-Lô, entre les époux Denize et la dame Lamoureux, d'une part, et, d'autre part, le sieur Tardif, entrepreneur de travaux publics;

Vu l'exploit par lequel les époux Denize et la dame Lamoureux ont assigné le sieur Tardif devant le tribunal civil de Saint-Lô pour voir dire que le dit sieur Tardif, ayant été autorisé à occuper temporairement les parcelles n°s 820 et 821 de la ferme de la Branlière, sera tenu de cesser tous travaux sur les parcelles n°s 826 et 827, et s'entendre condamner en 1.000 francs de dommages-intérêts;

Vu l'arrêté du préfet du 25 mars 1873, autorisant l'occupation des terrains nécessaires à l'exploitation de la carrière du Rocher-Hamyon, sous la désignation cadastrale suivante : *Commune de Cerisy-la-Forêt, section D, n°s 820 et 821*;

Vu l'arrêté par lequel le préfet de la Manche a interprété et rectifié comme il suit son arrêté du 25 mars 1873 : « Les parcelles dont l'occupation par l'entrepreneur Tardif est autorisée par le susdit

(*) Voir dans un sens analogue 15 mars 1849 (demoiselle Bideault, *Ann.* 1849, p. 220); 30 novembre 1850 (Micé, *Ann.* 1850, p. 1015); 18 novembre 1853 (Guizard, *Ann.* 1854, p. 183); 6 avril 1854 (com. de Portel, *Ann.* 1854, p. 527).

arrêté sont celles désignées au plan cadastral sous les nos 826 et 827, section D, commune de Cerisy-la-Forêt, appartenant au sieur Denize. L'indication qui précède remplace et annule celle inexacte qui est donnée dans notre arrêté du 25 mars 1873; »

Vu l'extrait du devis des fournitures des matériaux d'entretien de la route nationale, n° 172, pendant les années 1873 à 1878, approuvé par le préfet de la Manche le 1er octobre 1872 et portant, article 4 : « Les matériaux devant servir à approvisionner les « diverses sections de la route proviendront des lieux indiqués au « tableau ci-après, section 6 de la route : *Carrière du Rocher-* « *Hamyon, commune de Cerisy-la-Forêt, section D, nos 820 et 821,* « *à M. Denize, de Cerisy-la-Forêt;* »

Vu le mémoire en déclinatoire présenté par le préfet;

Vu les conclusions signifiées le 27 mai 1874, à la requête des époux Denize et de la dame Lamoureux, tendant à ce qu'il plaise au tribunal, en donnant acte aux concluants de ce que, vu l'arrêté du 10 avril précédent, ils renoncent à demander l'expulsion du sieur Tardif des parcelles nos 826 et 827 de leur propriété, dire à bonne cause leur action en ce qui concerne le préjudice à eux causé antérieurement au 10 avril 1874, et condamner le sieur Tardif en 1.000 francs de dommages-intérêts et aux dépens;

Vu les conclusions prises au nom du sieur Tardif, le 24 juin 1874, et tendant à ce qu'il plaise au tribunal rejeter l'action du sieur Denize, comme ayant été incompétemment introduite devant le tribunal civil de Saint-Lô;

Vu les conclusions du procureur de la République, tendant à ce que le tribunal se déclare incompétent;

Vu le jugement du 15 juillet 1874, par lequel le tribunal civil de Saint-Lô : « Considérant que s'il est interdit aux tribunaux judiciaires d'interpréter les actes de l'administration lorsque le sens en est douteux, il ne leur est point défendu d'en faire l'application quand ils sont clairs et n'ont point dès lors besoin d'interprétation, » rejette le déclinatoire;

Vu... (le jugement de sursis, les observations des parties, lettre constatant la date de l'arrivée des pièces au ministère de la justice, certificats constatant l'accomplissement des formalités prescrites);

Vu les observations du ministre des travaux publics;

Vu les lois des 16-24 août 1790, titre II, article 13, du 16 fructidor an III et du 28 pluviôse an VIII, article 4;

Vu le décret du 8 février 1868, articles 1 et 2;

Vu les ordonnances du 1er juin 1828 et du 12 mars 1831, le

règlement du 26 octobre 1849, la loi du 4 février 1850 et celle du 24 mai 1872;

Considérant que l'arrêté du préfet du département de la Manche, du 25 mars 1873, autorise l'occupation de terrains désignés à la fois par leur nom de carrière du Rocher-Hamyon et par les numéros parcellaires du plan cadastral; que cette double désignation se rencontre dans le devis approuvé par le préfet, le 1er octobre 1872, et dans le procès-verbal d'adjudication du 26 novembre suivant, imposant à l'adjudicataire l'obligation d'approvisionner la sixième section de la route nationale, n° 172, de matériaux provenant de la carrière du Rocher-Hamyon; qu'elle existait également dans les arrêtés antérieurs remontant à 1867 et à 1855. et qu'en exécution de ces arrêtés, la carrière du Rocher-Hamyon, ouverte dans les parcelles portant les nos 826 et 827 du plan cadastral, avait été occupée sans protestation des propriétaires;

Considérant que le procès-verbal de l'état des terrains dont l'occupation est autorisée par l'arrêté du 25 mars 1873 a été dressé le 8 juin suivant par des experts choisis par les propriétaires et par l'entrepreneur; que cette expertise a porté, d'un commun accord, sur les parcelles nos 826 et 827, dans lesquelles avait été ouverte la carrière du Rocher-Hamyon; qu'après cette expertise l'entrepreneur a pris possession de cette carrière, et que c'est seulement le 30 mars 1874 que les propriétaires, n'obtenant pas amiablement du sieur Tardif l'indemnité à laquelle ils prétendaient avoir droit, ont introduit devant le tribunal civil de Saint-Lô une instance en cessation des travaux et en 1.000 francs de dommages-intérêts, fondée sur ce que l'occupation des parcelles nos 826 et 827 n'était pas autorisée par l'arrêté préfectoral du 25 mars 1873;

Considérant que le préfet du département de la Manche a, le 10 avril 1874, pris un second arrêté par lequel, interprétant celui du 25 mars 1873, il a maintenu l'autorisation d'occuper la carrière du Rocher-Hamyon et rectifié les énonciations relatives aux numéros du plan cadastral; que dans cet état des faits, soit l'interprétation de l'arrêté du 25 mars 1873, soit l'appréciation de la régularité de celui du 10 avril 1874, constituaient des questions préjudicielles qu'il n'appartenait pas à l'autorité judiciaire de résoudre. (Arrêté de conflit confirmé; jugement annulé.)

(N° 383)

[8 janvier 1875.]

Travaux publics. — Extraction de matériaux. — Carrière en exploitation. — Valeur des matériaux extraits. — Dépens. — Frais d'expertise. — (Manessier contre ville de Saint-Malo.) — *Décidé que le terrain fouillé devait être considéré comme carrière en exploitation : il s'agissait d'une parcelle située à quelques mètres seulement d'autres terrains sur lesquels les requérants avaient déjà ouvert une exploitation. — En conséquence, il y a lieu d'allouer une indemnité calculée sur la valeur des matériaux extraits et non sur la dépréciation du terrain* (*).

Vu la requête présentée pour le sieur et la dame Manessier, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté, du 21 mars 1873, par lequel le Conseil de préfecture d'Ille-et-Vilaine a refusé de régler, d'après la valeur des matériaux extraits, l'indemnité qui leur serait due pour toutes les extractions de sable,

(*) Cette solution est contraire à l'avis émis sur le pourvoi par le ministre de l'intérieur. « Les allégations du pourvoi, disait le ministre, se trouvent réfutées par l'instruction de l'affaire. La parcelle Y, à laquelle on voudrait attribuer le caractère de carrière en exploitation, était close de murs au moment où le service vicinal a commencé ses extractions : elle est éloignée de 400 mètres de la parcelle X; et non-seulement ces deux parcelles ne sont pas sur le même alignement, mais encore elles sont séparées par une autre propriété. Elles n'ont par conséquent aucune connexité. Quant aux fouilles qui auraient eu lieu au point D, il est à remarquer que le point D est situé en dehors de cette parcelle, laquelle formait une partie distincte du reste de la propriété. Dès lors, les excavations pratiquées en dehors de son périmètre ne pouvaient point en modifier la classification. Enfin, il résulte des dernières constatations des experts que la parcelle litigieuse était exclusivement affectée à l'agriculture, et qu'il n'existait, à l'époque de l'occupation par le service vicinal, aucune excavation sur ce terrain. Tel est également l'avis du conseil général des ponts et chaussées que j'ai cru devoir consulter. J'estime qu'il y a lieu de rejeter le pourvoi. »

Pour l'ensemble de la jurisprudence sur cette matière, on peut se reporter aux notes et aux arrêts cités sous les arrêts des 18 décembre 1874 (chemins du Midi, *Ann.* 1876, p. 1055); 20 mars 1874 (chemin du Nord, *Ann.* 1875, p. 1092); 3 janvier 1873 (Watel, *Ann.* 1875, p. 43); 18 juillet 1873 (chemin des Charentes, *Ann.* 1875, p. 843), relevé de la jurisprudence plus ancienne, en note, 23 juillet 1857 (Espivent, *Ann.* 1858, p. 61).

pratiquées par la ville de Saint-Malo, sur les différentes parcelles de leur propriété; ce faisant, attendu qu'il est reconnu par les experts comme par la ville de Saint-Malo qu'une carrière était ouverte dans la parcelle X avant l'arrêté d'occupation; qu'il résulte de l'expertise qu'on doit considérer les déblais d'emprunt de la parcelle Y comme provenant de la zone où les carrières auraient pu s'étendre; que ces parcelles sont d'un seul tenant et forment une seule et même exploitation; qu'une autre exploitation était également pratiquée à quelques mètres de distance de la parcelle Y; que d'ailleurs cette parcelle elle-même avait été exploitée par le propriétaire avant l'occupation; qu'on doit donc considérer les fouilles pratiquées par l'administration comme ayant été faites soit sur le prolongement d'un banc déjà exploité, soit dans une carrière déjà ouverte, et par suite régler, d'après la valeur des matériaux extraits, l'indemnité due aux requérants, pour les extractions de sable pratiquées par la ville de Saint-Malo sur la parcelle Y; allouer aux requérants une indemnité totale de 8.692f,23 (intérêts du jour de la demande; dépens, frais d'expertise);

Vu le mémoire en défense présenté pour la ville de Saint-Malo, par lequel la ville conclut au rejet du pourvoi avec dépens, attendu que la propriété des époux Manessier consiste dans des dunes de 5 à 600 mètres d'étendue; que, si la parcelle X a pu être considérée comme une carrière ouverte, il n'en saurait être ainsi pour la parcelle Y à proximité de laquelle aucune fouille n'avait été opérée jusqu'à l'occupation, et qui était close de murs dans toute la partie qui a été fouillée; que les deux parcelles ne sont pas sur le même alignement, se trouvent séparées par un champ appartenant à un tiers et sont éloignées de 400 mètres l'une de l'autre; qu'enfin la parcelle Y, sur laquelle il n'existait aucune excavation, était exclusivement affectée à la culture;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et la loi du 16 septembre 1807;

Vu l'article 1153 du Code civil;

Considérant que la ville de Saint-Malo a été autorisée à occuper, pour y extraire des matériaux, diverses parcelles de terre appartenant au sieur Amiel, aux droits duquel sont aujourd'hui les requérants; qu'il a été jugé par l'arrêté attaqué, et qu'il n'est pas contesté par la ville, que dans la parcelle X se trouvait une carrière de sable en exploitation;

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'en dehors de l'exploitation de sable pratiquée dans la parcelle X, une autre exploitation aurait été entreprise à quelques mètres seulement de la

parcelle Y, notamment aux abords du point désigné au plan par la lettre D; que, dans ces circonstances, les requérants sont fondés à soutenir que leur terrain doit être considéré comme à l'état de carrière ouverte dans la parcelle Y, et qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a décidé qu'ils n'avaient droit pour la dite parcelle qu'à une indemnité calculée sur la dépréciation de leur terrain; que, par suite, il y a lieu de leur allouer pour cette parcelle, au lieu et place de l'indemnité calculée sur la dépréciation de leur terrain, une indemnité représentant la valeur des matériaux extraits, et qu'en fixant à 8.692f,23 la somme due par la ville de Saint-Malo pour le prix de la totalité de ces matériaux, il sera fait une juste appréciation de l'indemnité due aux requérants;

Sur les intérêts :

Considérant qu'aux termes de l'article 1153 du Code civil les intérêts sont dus à partir du jour de la demande; que, dès lors, il y a lieu d'allouer aux requérants les intérêts des sommes qui leur sont dues à partir du jour où ils justifieront en avoir fait la demande. (Arrêté réformé en tant qu'il n'a alloué, pour la parcelle Y, qu'une indemnité calculée sur la dépréciation du terrain. La ville payera aux époux Manessier, pour la valeur des matériaux extraits de leur terrain, la somme de 8.692f,23. Intérêts de la dite somme à partir du jour où ils justifieront en avoir fait la demande. Ville condamnée aux dépens et frais d'expertise.)

(N° 384)

[15 janvier 1875.]

Travaux publics. — Dommage. — Département. — Rigole d'écoulement. — Insuffisance. — Fabrique inondée par les eaux. — Force majeure. — Responsabilité. — Expertise. — Régularité. — (Rohart contre Coignet et le département de la Seine.) — *Appréciation de l'indemnité due pour dommage causé à une fabrique de produits chimiques et d'engrais par suite de l'invasion des eaux provenant d'une rigole départementale (à Aubervilliers). — L'exception de force majeure (pluies exceptionnelles) invoquée par le département est écartée, et le partage de responsabilité, tel qu'il avait été admis par le conseil de préfecture, est maintenu. — Mise hors de cause de l'Etat*

et des entrepreneurs de l'égout collecteur (*). — *Grief tiré de ce que le département n'aurait pas été représenté à l'expertise.* — *Rejet : le préfet a désigné son expert et il lui en a été donné acte.*

Vu les duplicata, produits postérieurement à l'incendie du Conseil d'État, d'une requête sommaire et d'un mémoire ampliatif présentés pour le sieur Rohart, tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer un arrêté du 28 octobre 1869, par lequel le conseil de préfecture de la Seine a fixé à 3.000 francs seulement l'indemnité due au requérant à raison du dommage que lui ont fait éprouver deux inondations qui se sont produites les 23 septembre 1865 et 20 septembre 1867 dans sa fabrique de produits chimiques et d'engrais, sise à Aubervilliers, le long de la rigole départementale de la plaine Saint-Denis ; ce faisant, attendu que c'est à tort que l'arrêté attaqué a attribué en partie les dommages aux dispositions vicieuses de l'usine ; que l'envahissement de celle-ci par les eaux de la rigole n'a pu être causé que par l'insuffisance des dimensions de cette rigole ou par les obstacles apportés en aval à l'écoulement des eaux, soit par le fait des sieurs Coignet et Cᵉ, entrepreneurs, pour le compte de l'État, de l'égout collecteur de la route nationale, nº 1, qui était en voie d'exécution en 1866, soit par les ordres des agents de l'État ; dire que le sieur Rohart a droit à la réparation complète du préjudice qu'il a éprouvé, et condamner en conséquence solidairement, le département de la Seine, la Société centrale des bétons agglomérés, représentée par le sieur Coignet et l'État, à lui payer, à titre d'indemnité, la somme de 18.901ᶠ,25 avec intérêts et dépens ;

Vu le mémoire en défense présenté pour le préfet du département de la Seine, tendant : 1° au rejet du pourvoi, par le motif que le sieur Rohart doit s'imputer à lui-même, à raison du nivellement imparfait de son usine et des dispositions vicieuses adoptées pour l'écoulement des eaux, le préjudice dont il a souffert ; 2° et par voie de recours incident, à l'annulation de l'arrêté, par le motif que le département n'a pas été légalement représenté dans l'expertise, et à la réformation de la disposition par laquelle le

(*) Les ministres de l'intérieur et des travaux publics émettaient l'avis qu'il y avait lieu de faire droit au recours incident et de décharger le département de toute responsabilité, par les motifs : 1° que la fabrique était placée trop en contre-bas des berges voisines ; 2° que le sieur Rohart avait établi sans autorisation une communication souterraine entre sa propriété et l'égout départemental.

conseil de préfecture a mis à la charge du département une indemnité de 3.000 francs; le dit recours fondé sur ce que les inondations dont l'usine du sieur Rohart a souffert ne sauraient en aucun cas être attribuées à l'insuffisance des dimensions données par le département à la rigole de la plaine Saint-Denis;

Vu le mémoire en défense présenté pour le sieur Coignet, tendant, en ce qui le concerne, au rejet du pourvoi avec dépens, par le motif que la société dont s'agit avait terminé ses travaux avant l'inondation de 1867; que si, lors de celle de 1866, il existait encore dans la rigole des restes d'un batardeau ayant été construit en régie pour le compte de l'État, la société ne peut encourir, pour ce fait, aucune responsabilité;

Vu les observations présentées par le ministre de l'intérieur et par le ministre des travaux publics, qui concluent au rejet du pourvoi, les dites observations auxquelles sont joints des rapports des ingénieurs des ponts et chaussées du département de la Seine, enregistrées le 10 avril 1873;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 16 septembre 1807;

Sur les conclusions du préfet du département de la Seine tendant à l'annulation de l'arrêté attaqué, par le motif que le département n'aurait pas été représenté à l'expertise :

Considérant que, dans son mémoire du 10 avril 1867, le préfet de la Seine, représentant le département, a désigné comme son expert le sieur Duchyuski, et que le conseil de préfecture, après avoir décidé, par son arrêté du 16 juillet suivant, qu'il serait procédé à une expertise par trois experts nommés par le sieur Rohart, par le sieur Coignet et par le préfet, au nom du département, a donné acte au préfet de la désignation qu'il avait faite du sieur Duchyuski; qu'ainsi le département de la Seine a été représenté à l'expertise;

Au fond :

Considérant qu'il est reconnu que le 23 septembre 1866 et le 20 septembre 1867, à la suite d'orages, les eaux se sont élevées, dans la rigole d'Aubervilliers, au-dessus du niveau indiqué par les ouvertures des ponceaux établis sur la dite rigole, et ont envahi la fabrique de produits chimiques et d'engrais du sieur Rohart, située le long de cette rigole ; qu'il n'est pas établi, ni même allégué, que ces inondations aient été causées par des pluies d'une abondance exceptionnelle, et constituent ainsi des faits de force majeure; que ni le sieur Rohart, ni le préfet de la Seine, n'établissent que le conseil de préfecture ait fait une appréciation inexacte de la part de responsabilité imputable à chacun d'eux à

raison, pour le sieur Rohart, des dispositions qu'il a prises pour assurer l'écoulement des eaux de son usine, et, pour le département, de l'insuffisance ou de l'imperfection de la rigole d'Aubervilliers, en fixant l'indemnité à la charge du département à la somme de 3.000 francs; et que le sieur Rohart ne justifie pas qu'aucune responsabilité ait été encourue, soit par l'État, soit par la société centrale des bétons agglomérés. (Requête du sieur Rohart et recours incident du département rejetés. Dépens compensés entre le sieur Rohart et le département. Le sieur Rohart condamné aux dépens envers la société des bétons agglomérés.)

(N° 385)

[15 janvier 1875.]

Travaux publics. — Communes. — Chemin de fer. — Dommage. — Chemin vicinal soumis à des submersions plus fréquentes. — Frais d'exhaussement. — Procédure. — Conseil de préfecture. — Fin de non-recevoir rejetée. — Motifs suffisants. — (Commune d'Osselle.) — *Une compagnie de chemin de fer a été condamnée à payer une indemnité à une commune à raison des submersions plus fréquentes auxquelles ce chemin est exposé depuis la construction de la voie ferrée. — Recours fondé sur ce que les travaux de déviation du chemin exécutés par la compagnie ont été opérés conformément aux prescriptions d'un arrêté du ministre des travaux publics, et reçus par le maire. — Rejet par le motif que l'indemnité n'a pas été demandée, dans l'espèce, à raison de la déviation du chemin, mais à raison de submersions auxquelles est exposée une partie du chemin qui n'a été l'objet d'aucune modification, submersions résultées de la construction d'un pont sur un canal pour le passage de la voie ferrée* (*).

(*) L'avis du ministre des travaux publics était ainsi conçu :

« ... Les moyens qu'oppose la compagnie ne me paraissent pas susceptibles d'être accueillis. Le Conseil d'État, par son arrêt du 23 février 1870 (compagnie du chemin de fer d'Orléans, *Ann.* 1870, p. 734), a décidé, il est vrai, qu'une commune n'avait pas droit à indemnité pour les dommages résultant de la déviation de chemins ruraux par suite de l'établissement d'une voie ferrée, lorsque les travaux de déviation ayant causé des dommages avaient été exécutés conformément à un arrêté de M. le ministre des travaux publics. Mais cette décision concerne exclusivement des faits prévus au moment où

Vu la requête présentée pour la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 24 décembre 1872, par lequel le conseil de préfecture du Doubs l'a condamnée à payer à la commune d'Osselle la somme de 360f,78, jugée nécessaire pour exhausser le chemin vicinal d'Osselle à Torpes, et le mettre ainsi à l'abri des submersions fréquentes auxquelles il serait exposé depuis l'établissement du chemin de fer, ou à exécuter elle-même ce travail;

Ce faisant, attendu, en la forme, que le dit arrêté n'a pas répondu aux moyens de droit invoqués par la compagnie pour faire rejeter la réclamation de la commune d'Osselle, et qu'ainsi il n'est pas suffisamment motivé, et au fond, que la déviation du chemin vicinal d'Osselle à Torpes a été exécutée en vertu d'un arrêté du ministre des travaux publics, du 28 mai 1864, et que les travaux ont été reçus par le maire de la commune d'Osselle le 17 juin 1865; que, par ce double motif, la commune est non recevable à réclamer, par la voie contentieuse, une indemnité à raison du préjudice que lui causeraient les travaux dont s'agit; que d'ailleurs ces travaux n'ont pu causer aucun préjudice à la commune d'Osselle puisqu'ils ont eu pour résultat de remplacer la partie la plus basse du chemin vicinal d'Osselle à Torpes par deux raccordements qui s'élèvent graduellement jusqu'au chemin de halage du canal du Rhône au Rhin; décider qu'aucune indemnité n'était due par la

---

les travaux étaient autorisés; elle ne s'applique pas à des dommages qui pouvaient résulter d'ouvrages autres que ceux qui avaient pour objet le déplacement des chemins. Or, la commune d'Osselle n'attaque point le projet de déplacement de son chemin vicinal approuvé par l'administration supérieure, elle n'allègue pas non plus que la compagnie ne se soit pas conformée au dit projet; elle prétend seulement, et avec raison, que depuis la création de la voie ferrée, le chemin vicinal de Torpes est constamment exposé à des submersions beaucoup plus onéreuses et bien plus fréquentes que par le passé. Elle ne se plaint pas des travaux de déviation du chemin, mais bien d'un dommage encore inconnu au moment de leur réception. Ce dommage provient d'autres ouvrages exécutés par la compagnie. En effet, les experts ont constaté, au moyen d'expériences dont les résultats ne sont pas contestés, que le volume des eaux d'infiltration du canal du Rhône au Rhin avait éprouvé une augmentation très-notable, depuis 1864, par suite de la construction de la culée de droite du pont du chemin de fer, dit pont du portail de Roche. Les eaux du canal ne trouvant point, depuis cette époque, pendant les grandes pluies, une issue suffisante, viennent inonder le chemin d'Osselle. La compagnie est donc responsable de ce dommage et elle ne saurait être fondée à refuser de le réparer... » — Comp. 4 juil. 1873 (compagnie du chemin de fer du Nord, *Ann.* 1875, p. 806); 20 mars 1874 (compagnie du chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, *Ann.* 1875, p. 1101).

mpagnie requérante à la commune d'Osselle, et mettre les dé-
ns et les frais d'expertise à la charge de la dite commune;

Vu le mémoire en défense présenté pour la commune d'Osselle, ndant : 1° au rejet du pourvoi avec dépens ; 2° et par voie de re-urs incident, à ce que la compagnie des chemins de fer de ris-Lyon-Méditerranée soit condamnée à lui payer, avec intérêts droit, outre la somme allouée par le conseil de préfecture, une demnité annuelle de 50 francs pour le préjudice résultant des stacles apportés à la circulation et de la dépréciation du chemin puis le 1er janvier 1869 jusqu'au jour où la compagnie fera con-ître son option entre le payement de la somme principale de 0f,78 et l'exécution des travaux;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 16 septembre 1807;

En la forme :

Considérant que, pour soutenir que l'arrêté ci-dessus visé n'est s suffisamment motivé, la compagnie des chemins de fer de aris-Lyon-Méditerranée se fonde sur ce qu'il n'aurait pas ré-ondu aux fins de non-recevoir tirées par elle de ce que les tra-aux de déviation du chemin vicinal d'Osselle à Torpes avaient été xécutés en vertu d'une décision du ministre des travaux publics t avaient été d'ailleurs reçus sans observation par le maire de la ommune d'Osselle ;

Considérant que le conseil de préfecture a déclaré que la com-une d'Osselle était fondée à réclamer une indemnité à raison du ommage résultant pour elle des travaux exécutés par la compa-nie, quelles que fussent les conditions dans lesquelles ces travaux valent été exécutés; qu'ainsi il a motivé sa décision à l'égard des ns de non-recevoir invoquées par la compagnie;

Au fond :

Considérant que la réclamation de la commune d'Osselle tendait obtenir une indemnité, non à raison de la déviation du chemin icinal d'Osselle à Torpes, ou des conditions dans lesquelles cette éviation avait été exécutée, mais à raison du préjudice résultant s ce que, depuis l'établissement du chemin de fer, le chemin vi-inal dont s'agit se trouvait exposé à de fréquentes submersions ans la partie de son parcours qui n'avait pas été modifiée ; qu'il résulte du rapport des experts que, depuis la construction du pont établi sur le canal du Rhône au Rhin pour le passage de la voie ferrée, le volume des eaux qui s'écoulent à travers les berges du canal aux abords de ce pont a augmenté dans une proportion con-sidérable, et que, par suite, le chemin vicinal d'Osselle à Torpes, qui n'était antérieurement inondé que lors des plus grandes crues

du Doubs, est fréquemment submergé ; que, dans ces circonstances, la commune d'Osselle était fondée à réclamer une indemnité de la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, et que la dite compagnie n'allègue pas que les experts et le conseil de préfecture aient fait une appréciation exagérée de la somme nécessaire pour exhausser le chemin de façon à compenser la surélévation des eaux due aux ouvrages du chemin de fer, en fixant l'indemnité à la somme de 360f,78;

Sur le recours incident:

Considérant que la commune d'Osselle ne justifie pas que ladite somme de 360f,78 soit insuffisante pour compenser le préjudice qu'elle a éprouvé ;

Mais considérant qu'elle a demandé les intérêts le 24 juillet 1874; qu'il y a lieu de lui allouer, à partir de cette date, les intérêts des sommes qui pourraient lui être encore dues. (Rejet. Les sommes qui resteraient dues à la commune porteront intérêt à partir du 24 juillet 1874. Surplus des conclusions de la commune rejeté. Compagnie condamnée aux dépens.)

(N° 386)

[15 janvier 1875.]

Voirie (grande). — Port maritime. — Navire. — Dommage à une jetée. — Tempête. — Force majeure. — Responsabilité. — (Sieur Beck.) — *Le propriétaire d'un navire ne peut être déclaré responsable des avaries que le choc de ce navire a fait éprouver à la jetée d'un port, lorsqu'il est établi que le navire a été poussé par un vent violent qui soufflait avec une force irrésistible. — Le dommage causé est le résultat d'un fait de force majeure.*

Vu la requête présentée pour le sieur Berck tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 1er août 1873, par lequel le conseil de préfecture du Nord l'a condamné à payer la somme de 1.600 francs, montant de l'état estimatif des travaux de réparation exécutés au musoir de la jetée de l'Est du port de Dunkerque, endommagé le 13 janvier 1873 par le vapeur *Faulconnier*, dont le requérant est propriétaire; ce faisant, attendu que le choc du vapeur *Faulconnier* contre la jetée de l'Est est dû à une circonstance de force majeure dont le requérant ne saurait être

déclaré responsable, décharger le sieur Beck des condamnations prononcées contre lui;

Vu le procès-verbal du 4 mars 1873;

Vu les observations du ministre des travaux publics auxquelles sont joints deux rapports de l'ingénieur ordinaire du port de Dunkerque et de l'ingénieur en chef du service des ports tendant au rejet du pourvoi;

Vu l'ordonnance de la marine d'août 1681;

Vu la loi du 29 floréal an X et les décrets du 16 décembre 1811 et du 10 avril 1812;

Vu l'arrêté du préfet du Nord, du 12 mars 1867, portant règlement pour la police des ports maritimes de commerce du département;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le 13 janvier 1873, au moment où le vapeur *Faulconnier* est entré dans le port de Dunkerque, il régnait un vent violent qui a poussé ce navire, avec une force irrésistible, contre le musoir de la jetée de l'Est; que, dans ces circonstances, le sieur Beck est fondé à soutenir que les avaries que ce navire a fait éprouver à la jetée sont le résultat d'un fait de force majeure, et qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a mis à sa charge les frais de réparation des dites avaries. (Arrêté annulé. Le sieur Beck est renvoyé des fins du procès-verbal dressé contre lui.)

(N° 387)

[15 janvier 1875.]

Voirie (grande). — Ports maritimes. — Navire. — Dommage à une jetée. — Jetée endommagée par un navire. — Force majeure. — Réparation du dommage. — Intérêts. — (Johannesen et Alibert.) — *Le capitaine de navire qui prend un pilote à l'entrée d'un port n'est pas tenu de lui remettre le commandement, et par suite reste responsable des manœuvres de son navire. — Décidé que les avaries causées aux ouvrages d'un port par le choc d'un navire doivent être mises à la charge du capitaine, attendu qu'il n'était pas justifié qu'elles fussent le résultat d'un fait de force majeure.*

Vu la requête présentée pour les sieurs Johannesen et Alibert tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 1er avril

1873, par lequel le conseil de préfecture du Nord les a condamnés solidairement à payer la somme de 4.200 francs, montant de l'état estimatif des travaux de réparation exécutés au musoir de la jetée de l'Est du port de Dunkerque, endommagé par le *Norge* le 10 janvier 1873, avec intérêts à partir de la notification des procès-verbaux de réception provisoire et de réception définitive;

Ce faisant, attendu que le choc du brick *Norge* contre la jetée de l'Est est dû à une circonstance de force majeure; qu'en tout cas le capitaine Johannesen, ayant pris un pilote, conformément à l'article 34 du décret du 12 décembre 1806, ne saurait être déclaré responsable des accidents survenus pendant que le pilote commandait; qu'enfin l'engagement pris par le sieur Alibert de payer les sommes en capital, intérêts et frais, qui pourraient être mises à la charge du sieur Johannesen, ne pouvait suppléer à une demande d'intérêts qui n'a pas été formée; qu'ainsi le conseil de préfecture ne pouvait, aux termes de l'article 1153 du Code civil, mettre les intérêts à la charge des requérants, décharger les sieurs Johannesen et Alibert de toutes les condamnations contre eux prononcées;

Vu le procès-verbal du 19 février 1873;

Vu le mémoire au conseil de préfecture, dans lequel l'ingénieur ordinaire du port de Dunkerque conclut à ce que les frais de réparations soient mis à la charge du sieur Johannesen avec intérêts à partir des notifications de réceptions provisoire et de réception définitive des travaux, le dit mémoire adopté par le préfet du Nord le 1er mai 1873;

Vu les observations présentées par le ministre des travaux publics auxquels sont joints deux rapports de l'ingénieur ordinaire du port de Dunkerque et de l'ingénieur en chef du service des ports, et tendant au rejet du pourvoi;

Vu l'ordonnance de la marine d'août 1681;

Vu la loi du 29 floréal an X et les décrets du 16 décembre 1811 et du 10 avril 1872;

Vu l'arrêté du préfet du Nord du 12 mars 1867, portant règlement pour la police des ports maritimes de commerce du département;

Considérant qu'il est reconnu que le choc du brick *Norge* contre le musoir de la jetée de l'Est du port de Dunkerque a eu pour cause la rupture de la drosse du gouvernail de ce navire; mais que les sieurs Johannesen et Alibert soutiennent que les conséquences de cet accident ne sauraient être mises à leur charge, soit parce que le capitaine Johannesen, ayant pris un pilote, con-

formément à l'article 34 du décret du 12 décembre 1806, et lui ayant remis le commandement de son navire, ne saurait être déclaré responsable des accidents survenus pendant que le pilote commandait, soit parce que la rupture de la drosse du gouvernail a été causée par les secousses qu'a éprouvées le navire en talonnant à son entrée dans la passe et constitue ainsi un fait de force majeure;

Sur le premier point :

Considérant qu'il n'est pas allégué que l'accident ait été causé par une fausse manœuvre du pilote; que d'ailleurs, si le capitaine Johannesen s'est conformé, en prenant un pilote, à l'article 34 du 12 décembre 1806, aucune disposition ne lui prescrivait de remettre le commandement au pilote, et qu'ainsi il est resté responsable des manœuvres de son navire;

Sur le deuxième point:

Considérant que les requérants ne justifient pas que la rupture du gouvernail du brick *Norge* soit le résultat d'un fait de force majeure;

Considérant que de tout ce qui précède il résulte que c'est avec raison que le conseil de préfecture du Nord a mis à la charge des sieurs Johannesen et Alibert les frais de réparation des avaries causées à la jetée de l'Est du port de Dunkerque par le brick *Norge;*

Sur les conclusions tendant à faire décider que c'est à tort que le conseil de préfecture a mis à la charge des requérants les intérêts, dont la demande n'aurait pas été faite:

Considérant que dans son mémoire du 30 avril 1873, adopté par le préfet du Nord le 1er mai suivant, l'ingénieur ordinaire du port de Dunkerque a conclu à ce que le sieur Johannesen fût condamné à payer les intérêts des sommes dues pour la réparation du dommage, à partir des notifications de réception provisoire et de réception définitive des travaux; qu'ainsi les requérants ne sont pas fondés à soutenir que la demande des intérêts n'avait pas été faite devant le conseil de préfecture. (Rejet.)

(N° 388)

[16 janvier 1875.]

Travaux publics. — Compétence judiciaire ou administrative. — Chemin de fer en exploitation. — Etablissement d'un dépôt de charbons.

— *Dommage résultant de la manipulation.* — *Conflit.* — (Colin contre compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.) — *Lorsqu'un dépôt de charbons pour l'alimentation des locomotives a été établi par une compagnie de chemins de fer à la suite d'un décret autorisant à cet effet l'expropriation pour cause d'utilité publique et sur un terrain indiqué au plan annexé à ce décret, la demande en dommages-intérêts formée contre la compagnie par un propriétaire voisin à raison des inconvénients résultant de la manipulation des charbons appartient à la compétence du conseil de préfecture.* — (*Les ouvrages exécutés étant la conséquence directe du décret qui a autorisé l'expropriation, ne peuvent être réputés simples travaux d'exploitation industrielle et commerciale*) (*).

Vu l'arrêté du 28 juillet 1874, par lequel le préfet de l'Hérault élève le conflit d'attributions dans l'instance engagée entre la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et les héritiers Colin;

Vu l'exploit introductif d'instance, par lequel les héritiers Colin concluent, devant le tribunal de première instance de Montpellier, à ce que la compagnie ait à faire cesser pour l'avenir le préjudice

---

(*) Le ministre des travaux publics, consulté sur cette affaire, a émis un avis ainsi conçu :

« Aux termes de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, c'est au conseil de préfecture qu'il appartient de connaître des demandes d'indemnité à raison des dommages qui peuvent être causés par les *travaux d'utilité publique*.—En ce qui concerne les chemins de fer, d'après la jurisprudence du Conseil d'État, les *travaux d'utilité publique* ne sont pas seulement ceux que les compagnies effectuent pour établir la voie ferrée et ses dépendances; il faut aussi comprendre dans cette qualification les travaux faits dans l'intérêt de l'exploitation du chemin de fer, pourvu que ces trois conditions soient remplies, savoir :

« 1° Que les travaux aient été autorisés par l'administration supérieure;

« 2° Qu'ils aient été exécutés sur des terrains expropriés et qui font dès lors partie du domaine public;

« 3° Que les installations résultant de ces travaux soient destinées à faire retour à l'État, à l'expiration de la concession de la compagnie.

« Ces trois conditions existent bien dans l'espèce. Le préjudice dont les héritiers Colin poursuivent la réparation résulte donc de *travaux d'utilité publique*, et c'est dès lors devant les tribunaux administratifs que les demandeurs doivent intenter leur action en dommages-intérêts contre la compagnie de la Méditerranée... » — Voir dans un sens analogue, en matière de prises d'eau pour l'alimentation des locomotives, 14 décembre 1865 (chemin de fer de Paris à Lyon, *Ann.* 1866, p. 550); 15 décembre 1866 (chemin de fer d'Orléans, *Ann.* 1868, p. 292); 26 décembre 1867 (chemin de fer de l'Est, *Ann.* 1868, p. 944); 17 juillet 1874 (Monnier, *Ann.* 1876, p. 474).

que cause aux requérants la manipulation des charbons déposés près de leur propriété, et à leur payer une somme de 3.000 francs pour le préjudice déjà causé ;

Vu le déclinatoire, par lequel le préfet de l'Hérault conclut à ce que le tribunal se déclare incompétent, par le motif que les travaux exécutés par la compagnie ayant le caractère de travaux publics, c'est à l'autorité administrative qu'il appartient de statuer sur le litige;

Vu les conclusions prises par la compagnie et tendant au même but;

Vu le réquisitoire du ministère public tendant au rejet du déclinatoire;

Vu le jugement du 18 juillet 1874, par lequel le tribunal de Montpellier rejette le déclinatoire;

Vu l'extrait du registre tenu au parquet, constatant l'accomplissement des formalités prescrites par l'ordonnance du 1er juin 1828; — lettre du directeur des affaires civiles, de laquelle il résulte que le dossier et les pièces jointes sont parvenus au ministère de la justice le 15 octobre 1874; — la lettre du procureur de la République du 19 novembre 1874, transmettant diverses pièces nécessaires au jugement du conflit;

Vu les observations du ministre des travaux publics;

Vu le mémoire déposé par Me Aguillon, avocat au Conseil d'État et à la Cour de cassation, dans l'intérêt de la compagnie du chemin de fer, ainsi que le plan dressé pour l'agrandissement de la gare de Montpellier, et d'après lequel est intervenu le décret qui a autorisé la compagnie à exproprier, pour cause d'utilité publique, le terrain destiné à recevoir le dépôt de charbons;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que, par décret en date du 26 février 1872, la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée a été autorisée à exproprier pour cause d'utilité publique une partie de terrain appartenant aux héritiers Colin, et sur lequel, conformément aux indications du plan annexé au décret, elle devait établir le dépôt des charbons nécessaires à l'alimentation des locomotives;

Considérant que les travaux par elle exécutés à la suite du décret susdaté ne sauraient être réputés simples travaux d'exploitation industrielle et commerciale, mais qu'ils doivent être considérés comme de véritables travaux publics, puisqu'ils sont la conséquence directe de ce décret;

Considérant que, dans cette situation, l'appréciation des dom-

mages qui peuvent être causés aux propriétés voisines par la poussière que produit la manipulation des charbons appartient, aux termes de la loi du 28 pluviôse an VIII, à l'autorité administrative.

Art. 1er. — (Arrêté de conflit confirmé.)

Art. 2. — Sont considérés comme non avenus en ce qu'ils ont de contraire à la disposition qui précède : 1° l'exploit d'assignation en date du 23 décembre 1873 ; 2° le jugement du tribunal de Montpellier en date du 18 juillet 1874.

(N° 389)

[22 janvier 1875.]

Travaux publics. — Dommage. — Extraction de matériaux. — Compagnie de chemin de fer et entrepreneurs. — Responsabilité. — Expertise. — Procédure. — Arrêté interlocutoire. — Expertise — Pourvoi recevable. — (Demoiselle Pichard contre la compagnie des Charentes.) — *Lorsque, sur la demande d'un particulier tendant à obtenir réparation des dommages qui lui ont été causés, tant par une compagnie de chemins de fer que par les entrepreneurs, le conseil de préfecture décide que l'expertise portera seulement sur les dommages occasionnés par la compagnie elle-même, l'arrêté est susceptible d'un recours immédiat devant le Conseil d'Etat. — Cet arrêté préjuge le fond* (*). — *Lorsque, aux termes du cahier des charges, annexé au décret de concession, une compagnie de chemin de fer est tenue de supporter les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrain, elle ne peut décliner la responsabilité des dommages que causent à des particuliers les extractions de matériaux opérées par des entrepreneurs pour son compte. — Les conventions de la compagnie avec des tiers pour l'exécution de ses travaux ne sauraient priver les propriétaires de la garantie que leur assure le cahier des charges.*

Vu la requête présentée pour la demoiselle Pichard, tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer un arrêté rendu par le conseil de préfecture de la Vendée, le 4 avril 1873, dans l'instance pen-

(*) Voir arrêt du 20 mars 1874 (ville de Cannes, *Ann.* 1875, p. 1101).

dante entre la requérante et la compagnie concessionnaire des chemins de fer des Charentes, en tant qu'il a décidé que l'expertise, réclamée par la requérante à l'effet de déterminer le dommage que lui ont causé des extractions de matériaux opérées sur sa propriété, ne porterait que sur les dommages directement imputables à la compagnie et non sur ceux qui ont été causés par les sieurs Pradines, ses entrepreneurs; ce faisant, attendu que la compagnie des Charentes est responsable des dommages causés par ses entrepreneurs, soit en vertu de l'article 1384 du Code civil, soit en vertu de l'article 21 de son cahier des charges, aux termes duquel elle doit supporter les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains, décider que l'expertise ordonnée par l'arrêté attaqué portera sur l'évaluation de l'indemnité due par la dite compagnie à la demoiselle Pichard à raison des extractions de matériaux opérées sur sa propriété par les sieurs Pradines, et condamner la compagnie aux dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour la compagnie des chemins de fer des Charentes, tendant au rejet du pourvoi avec dépens, par les motifs que l'article 1384 du Code civil n'est applicable qu'en cas de délit ou de quasi-délit, et que, d'ailleurs, les sieurs Pradines n'étaient pas les préposés de la compagnie dans le sens de cet article; que l'article 21 du cahier des charges a seulement pour objet de régler les rapports de la compagnie et de l'État et ne peut dès lors être invoqué par les tiers; et que les sieurs Pradines sont seuls tenus, soit en vertu des conventions passées entre eux et la compagnie, soit par application du droit commun, d'indemniser la demoiselle Pichard du préjudice qu'ils lui ont causé;

Vu les observations du ministre des travaux publics; ensemble les avis du préfet de la Vendée et de l'ingénieur en chef du contrôle;

Vu le mémoire en réplique par lequel la compagnie des Charentes déclare persister dans ses conclusions, et conclut, en outre, à ce que le pourvoi soit rejeté comme non recevable, par le motif que l'arrêté attaqué est purement préparatoire;

Vu le cahier des charges de la compagnie des Charentes, annexé au décret du 19 avril 1862;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 16 septembre 1807;

Sur la fin de non-recevoir tirée par la compagnie des chemins de fer des Charentes de ce que l'arrêt attaqué serait purement préparatoire:

Considérant que la demande présentée par la demoiselle Pichard

état et que dès lors la mise en cause de l'architecte ne pouvait retarder la solution de l'action intentée par l'entrepreneur;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Sur les conclusions de la commune de Chabris tendant à ce qu'il soit décidé que c'est à tort que le conseil de préfecture a refusé de surseoir à statuer sur la demande de l'entrepreneur jusqu'à la mise en cause de l'architecte:

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'au moment où la commune a présenté sa demande de sursis à l'effet d'appeler à sa garantie le sieur Regnault, l'affaire était en état; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a refusé de surseoir à statuer sur la demande de l'entrepreneur; que, d'ailleurs, cette décision ne fait pas obstacle à ce que la commune, si elle s'y croit fondée, forme sa demande en garantie contre le sieur Regnault;

Sur les conclusions de la commune tendant à faire décider que c'est à tort que le conseil de préfecture l'a condamnée à payer au sieur Martinet la somme de 19.774f,10, montant des ouvrages non prévus au devis et des travaux qui auraient été exécutés sans autorisation régulière:

Considérant que l'article 11 du cahier des charges susvisé dispose que, s'il était nécessaire pendant le cours des travaux d'augmenter, modifier ou diminuer quelques parties du devis, l'entrepreneur se conformera à ce qui lui sera ordonné par écrit, signé de l'architecte, et ne pourra de lui-même apporter le plus léger changement au projet ou devis; que tous les ouvrages exécutés en dehors d'une autorisation régulière demeureront à sa charge personnelle; que le dit article dispose, d'autre part, qu'il est fait exception pour les travaux imprévus qui pourraient résulter de l'exécution des ouvrages compris dans le marché;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les travaux supplémentaires, dont la commune de Chabris refuse le payement, ont été exécutés par l'entrepreneur, d'après les ordres qui lui ont été donnés par l'architecte, et que par la délibération susvisée du 14 mars 1869 le conseil municipal a autorisé la substitution d'un escalier en pierres taillées à l'escalier en bois prévu au devis, ainsi que les changements apportés à l'entrée de l'église; que, d'autre part, les changements et additions apportés au projet primitif ont été reconnus nécessaires par l'architecte, en cours d'exécution, et rentrent dans les travaux qu'il lui appartenait d'ordonner et que l'entrepreneur était tenu d'exécuter, conformément aux dispositions de l'article 11 du cahier des charges

précité; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé que la somme de 19.774f,10, montant des ouvrages dont la commune refuse le payement, serait portée au décompte, sauf à surseoir au règlement de ce décompte jusqu'à ce qu'il ait été procédé à une expertise à l'effet de vérifier les dits travaux;

En ce qui touche l'expertise ordonnée par le conseil de préfecture:

Considérant que la commune de Chabris soutient qu'il existe dans les travaux effectués par le sieur Martinet des malfaçons et des vices de construction, à raison desquels les dits travaux ne son pas en état d'être reçus, et que par suite les experts auraient dût être chargés de rechercher si ces travaux sont ou non recevables;

Mais considérant que l'arrêté attaqué, en chargeant les experts de signaler les malfaçons et les vices de construction des travaux dont s'agit, a par cela même fait droit à la demande de la commune;

En ce qui touche la provision allouée à l'entrepreneur:

Considérant qu'en allouant au sieur Martinet une provision de 10.000 francs, le conseil de préfecture a fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire. (Rejet. Commune condamnée aux dépens.)

(N° 391)

[29 janvier 1875.]

Travaux publics. — Ajournement. — Résiliation. — Perte de temps. — Indemnité. — Absence de tierce-expertise. — Chef de demande déjà compris dans une précédente indemnité. — (Foucaux.) — *Un conseil de préfecture, saisi de la demande en indemnité formée par un entrepreneur pour la perte de temps que lui aurait causé la suspension des travaux, a pu, sans ordonner au préalable une expertise, examiner si en droit le réclamant était fondé à demander une indemnité de ce chef* (*). — *Décidé que l'indemnité pour privation de bénéfices, précédemment accordée en principe, comprenait celle pour perte de temps actuellement réclamée, et qui d'ailleurs n'était*

(*) Suite de la décision du 6 février 1874, *Ann.* 1875, p. 946.

pas justifiée (*). — *Demande d'indemnité basée sur ce que, par suite de l'ajournement des travaux, l'entrepreneur aurait été empêché d'utiliser son temps et son industrie pendant la période écoulée entre la date de cet ajournement et la résiliation. — Rejet par motif que la dite indemnité se trouve nécessairement comprise dans celle à laquelle le Conseil d'Etat a décidé que le réclamant pouvait avoir droit pour privation de bénéfices. — D'ailleurs, l'ajournement n'excède pas le temps qui aurait dû être consacré à l'exécution totale de l'entreprise* (**).

Vu la requête présentée pour le sieur Foucaux, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 30 mai 1873, par lequel le conseil de préfecture de la Mayenne a refusé de lui allouer une indemnité de 4.800 francs, soit 10 francs par jour, du 27 juillet 1870 au 30 octobre 1871, à raison de la perte de temps que lui a causée la suspension de son entreprise pendant la dite période; ce faisant, attendu que, par suite de l'ajournement de son entreprise depuis le 27 juillet 1870 jusqu'au 30 octobre 1871, date de la résiliation, le sieur Foucaux a souffert un préjudice dont il lui est dû réparation ; que ce préjudice a été évalué par l'expert du requérant à 10 francs par jour, soit au total une somme de 4.800 francs pour 480 jours; que cette indemnité est entièrement distincte de celle qui, en exécution d'un arrêt du Conseil d'État rendu au contentieux le 6 février 1874, pourrait lui être allouée pour privation des bénéfices qu'il aurait pu réaliser par l'exécution de son entreprise; annuler l'arrêté attaqué; accorder au sieur Foucaux la dite indemnité de 4.800 francs, avec intérêts et dépens;

(*) Cette solution s'explique d'autant plus facilement qu'il ne s'agissait pas d'appliquer l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807, et que l'expertise elle-même n'était, dans l'espèce, exigée par aucun texte de loi. — *Voir* 14 février 1873 (Vouneuil-sur-Vienne, *Ann.* 1875, p. 143); 15 mai 1874 (Waasser, *Ann.* 1876, p. 371); 11 avril 1872 (Flasselière, *Ann.* 1873, p. 768); 6 décembre 1872 (Lamotte, *Ann.* 1874, p. 509). — Ce qui n'empêche pas d'ailleurs qu'en fait l'expertise puisse être reconnue nécessaire en toutes matières par le conseil de préfecture ou par le Conseil d'État, notamment pour le règlement d'un décompte de travaux publics: 26 septembre 1871 (Dumas, *Ann.* 1873, p. 35, et Bossan, p. 38). Mais ce dernier arrêt, en visant les articles 302 et suivants du Code de procédure civile, indique bien qu'on entend se référer aux principes généraux. — Voir aussi 15 janvier 1875, Valéry, et de nombreux arrêts en matière de dettes de l'Etat et de fournitures et marchés.

(**) *Voir* 17 avril 1874 (ville de Paris, *Ann.* 1875, p. 1152); 14 février 1873 (Lartigue, *Ann.* 1875, p. 139); 13 juin 1873 (Compoinville, *Ann.* 1875, p. 763).

Vu les observations du ministre des travaux publics tendant au rejet de la requête, par le motif, d'une part, que le sieur Foucaux ne saurait arguer d'une perte de temps, puisqu'à la même époque il dirigeait les travaux de construction du pont de Daon, et refusait d'exécuter des ouvrages à la tâche qu'offrait de lui confier l'ingénieur en chef; d'autre part, qu'une indemnité pour perte de temps ferait double emploi avec celle qui pourrait être accordée pour privation de bénéfices;

Vu le mémoire en réplique présenté pour le sieur Foucaux, par lequel le requérant persiste dans toutes ses conclusions par le double motif, en la forme, que les deux experts étant en désaccord sur le droit à la dite indemnité, le conseil de préfecture aurait dû ordonner une tierce-expertise; au fond, que le sieur Foucaux ne s'était rendu adjudicataire des travaux de construction du pont de Daon que pour le compte d'un de ses parents qui en dirigeait l'exécution, et qu'il n'a refusé les ouvrages à la tâche que lui offrait l'ingénieur en chef que parce qu'ils n'étaient pourvus d'aucun crédit;

Vu l'arrêt du 6 février 1874 par lequel le Conseil d'État statuant au contentieux;.....

Vu le cahier des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs des travaux des ponts et chaussées;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

En la forme:

Considérant que le conseil de préfecture a pu, sans ordonner au préalable une tierce expertise, examiner si en droit le requérant était fondé à demander une indemnité pour perte de temps;

Au fond:

Considérant que par sa décision du 6 février 1874, le Conseil d'État, statuant au contentieux, a renvoyé le sieur Foucaux et l'État devant le conseil de préfecture de la Mayenne, pour être statué, après expertise contradictoire, sur l'indemnité due au sieur Foucaux, à raison des bénéfices dont il justifierait avoir été privé, par suite de la résiliation de l'entreprise dont il s'était rendu adjudicataire pour l'amélioration de la navigation de la Mayenne entre les villes d'Angers et de Laval;

Considérant que le sieur Foucaux demande en outre qu'à raison de ce qu'il aurait été empêché d'utiliser son temps et son industrie, il lui soit alloué une indemnité de 10 francs par jour pour le temps qui s'est écoulé du 27 juillet 1870, date à laquelle a commencé cet ajournement, jusqu'au 30 octobre 1871, date de la résiliation;

Mais considérant que cette indemnité nouvelle se trouve nécessairement comprise dans celle à laquelle le Conseil d'État a décidé que le sieur Foucaux pouvait avoir droit à raison de la privation de bénéfices qu'il aurait éprouvée; que, d'ailleurs, le requérant ne justifie pas que l'ajournement dont il se plaint ait excédé le temps qu'il aurait dû consacrer à l'exécution totale de son entreprise; que, dans ces circonstances, sa requête doit être rejetée. (Rejet.)

(N° 392)

[29 janvier 1875.]

Travaux publics. — Communes. — Distribution d'eaux. — Interprétation. — (Ville du Havre contre compagnie anonyme des eaux.) — *Décidé par interprétation du cahier des charges : 1° que la ville du Havre n'est pas fondée à exiger de la compagnie des eaux qu'elle substitue un plus grand nombre de fontaines de moindre dimension au système actuel de distribution d'eau, ou que, du moins, elle ne pourrait avoir cette exigence qu'en prenant un nouvel abonnement aux conditions indiquées par le traité; 2° qu'elle ne peut renoncer à tout ou partie des abonnements supplémentaires qu'elle a pris successivement, ces abonnements devant durer aussi longtemps que la concession elle-même.*

Vu la requête présentée pour la ville du Havre, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 30 décembre 1872, par lequel le conseil de préfecture de la Seine-Inférieure a statué sur une contestation existant entre elle et la compagnie anonyme des eaux du Havre; ce faisant, attendu : 1° qu'aucune disposition du traité intervenu entre les parties le 15 février 1854 n'interdit à l'autorité municipale de répartir, suivant les besoins de la population, le volume d'eau que la compagnie est tenue de lui livrer moyennant une redevance annuelle, et que si un plan indiquant les distributions d'eau doit être dressé contradictoirement, cette mesure n'a d'autre but que d'éviter toute difficulté de la part de la compagnie relativement aux conditions de son service; 2° que si la ville a le droit de prendre des abonnements supplémentaires lorsque les besoins du service l'exigent, aucune disposition de la convention précitée ne lui impose l'obligation de conserver ces abonnements, dans le cas où ils ne seront plus nécessaires; dire: 1° que

la compagnie n'était pas fondée à contester à la ville le droit d'établir 18 bornes-fontaines nouvelles en réduisant de 20 mètres cubes à 15 mètres le débit d'un certain nombre de celles qui existent actuellement; que la dite compagnie devra, sous peine de dommages-intérêts, exécuter les contructions nécessaires pour l'établissement de ces bornes-fontaines, à la charge par la ville de payer les frais qui lui incombent aux termes de l'article 2 du traité précité, et que l'abonnement de 200 mètres cubes que la ville a pris, comme contrainte et forcée et sous la réserve expresse de ses droits, pour l'alimentation de ces bornes-fontaines, sera considéré comme non avenu; 2° que la ville a le droit de renoncer à tout ou partie des abonnements supplémentaires qu'elle a pris en sus de la quantité d'eau qu'elle s'est engagée à payer à la compagnie par le traité de 1854 (dépens);

Vu le mémoire en défense présenté pour la compagnie des eaux du Havre, tendant à ce que le pourvoi soit rejeté avec dépens par le motif : 1° qu'aux termes de l'article 6 du traité du 15 février 1854 les emplacements des tuyaux et fontaines et le débit de chacune des fontaines devront être arrêtés et portés sur un plan dressé contradictoirement et qui doit rester annexé au traité; qu'aucune des parties ne peut modifier les conditions ainsi convenues et qu'ainsi la ville ne peut, sans prendre de nouvel abonnement, augmenter le nombre de ses bornes-fontaines, ce qui aggraverait les charges de la compagnie et troublerait l'organisation de son service; que, d'ailleurs, et, en tout cas, les frais de canalisation qu'entraîneraient les modifications demandées ne rentreraient pas dans les dépenses que le traité de 1854 met à son compte; 2° que les abonnements supplémentaires pris par la ville sont régis par les même dispositions et doivent avoir la même durée que ceux qui ont été contractés primitivement par la dite ville et doivent, dès lors, durer autant que la concession;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Sur les conclusions de la ville du Havre tendant à faire décider qu'elle peut modifier le nombre et le débit de ses fontaines sans être tenue de prendre un abonnement d'eau supplémentaire, et que la compagnie est obligée d'exécuter les travaux nécessaires pour alimenter les fontaines à créer :

Considérant que l'article 6 du traité ci-dessus visé du 15 février 1854 porte qu'un plan de la ville indiquant les emplacements des tuyaux de conduite à poser par la compagnie, les fontaines publiques et les bornes-fontaines avec la quantité d'eau à débiter par chacune d'elles sera dressé conjointement entre l'ingénieur

de la ville et celui de la compagnie, soumis à l'approbation du maire et annexé au marché ; que le plan prévu par cet article a été dressé dans la forme convenue et annexé au marché ; que l'administration ayant reconnu qu'il présentait des lacunes, s'est adressée à la compagnie qui a consenti à le modifier, et, qu'en conséquence, une convention du 13 décembre 1856 a substitué à ce plan un plan nouveau qui a été annexé à la dite convention ; qu'en présence de ces dispositions, la ville ne peut, sans prendre un nouvel abonnement aux conditions indiquées par l'article 5 du traité, exiger de la compagnie qu'elle substitue un plus grand nombre de fontaines de moindre dimension au système actuel de distribution d'eau ; que c'est seulement dans le cas prévu par l'article 5, c'est-à-dire lorsque la ville requiert la fourniture d'une quantité d'eau supplémentaire qui ne peut être inférieur à 200 mètres cubes par jour, et pour assurer la distribution des quantités faisant l'objet de l'abonnement nouveau, que la compagnie est tenue, aux termes du paragraphe final de l'article 6, d'accepter une modification aux plans approuvés ;

Sur les conclusions tendant à ce qu'il soit décidé que la ville peut renoncer à tout ou partie des abonnements supplémentaires qu'elle a pris successivement :

Considérant que, d'après les articles 2 et 23 combinés du traité, la quantité d'eau que la ville devait prendre immédiatement était fixée à 4.220 mètres cubes ; que la ville, en imposant à la compagnie par l'article 5 l'obligation de lui fournir les quantités d'eau supplémentaires qui seraient ultérieurement nécessaires pour les besoins publics, aux mêmes conditions de prix que ces 4.220 mètres et en mettant à sa charge, pour la conduite de ces eaux, les mêmes travaux, s'est par là même et en l'absence de toute stipulation contraire obligée à prendre livraison de ces quantités d'eau pendant le même laps de temps, c'est-à-dire jusqu'à l'expiration de la concession. (Requête de la ville rejetée avec dépens.)

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION.

(Chambre civile.)

(N° 393)

[4 août 1875.]

Chemin de fer. — Transport. — Délais réglementaires. — Vérification par la Cour de cassation. — Transport. — Dépôt dans un bureau de ville. — Indivisibilité de l'ensemble des délais. — Point de départ. — Livraison à domicile. — Heure de délivrance. — (Sieur Chabanne.) — *Il appartient à la Cour de cassation de vérifier si les compagnies de chemins de fer ont observé les délais réglementaires qui leur sont imposés pour le transport des marchandises. — Quand une marchandise a été déposée dans un bureau de ville pour être camionnée jusqu'à la gare, c'est à la date du dépôt dans le bureau que remonte le point initial du calcul des délais de transport. — Le règlement concernant les heures d'ouverture et de fermeture des gares de chemin de fer s'applique uniquement aux marchandises amenées ou livrables en gare, et non à celles que les compagnies vont prendre ou livrer à domicile.*

NOTICE.

Pour établir que la marchandise de l'espèce avait subi un retard, le jugement attaqué s'appuyait principalement sur ce que l'une des pièces du procès, intitulée *récépissé à remettre au destinataire* et appelée par le tribunal *lettre de voiture*, contenait cette mention : *Bercy, date de la remise* 12/13 *novembre*, ce qui, suivant le jugement, signifiait que la marchandise était arrivée en gare de Bercy le 12, pour être *expédiée*, c'est-à-dire chargée en wagon et mise en état de partir le lendemain 13, conformément à l'article 6 de l'arrêté du 12 juin 1866.

La compagnie soutenait, au contraire, que ces deux dates ainsi figurées 12/13 représentaient des annotations ayant trait au service intérieur des gares, et que le contrat s'était formé entre les parties le 11 novembre par la remise des colis au bureau de ville de la rue Rambuteau : c'était donc au 11 qu'il fallait faire commencer

le calcul des délais obligatoires, en tenant compte notamment de deux jours de délais accordés pour le service du camionnage.

Le jugement invoquait encore une autre cause de retard, qu'en plique suffisamment l'arrêt ci-après.

ARRÊT.

La Cour,

Vu l'article 1147 du Code civil;

Attendu que, d'après l'article 11 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, le délai total formé par l'addition des divers délais partiels impartis aux compagnies de chemins de fer pour le transport des marchandises est seul obligatoire, et que, ce délai résultant de dispositions consacrées par les pouvoirs publics, il appartient à la Cour de cassation de vérifier s'il a été ou non observé;

Attendu qu'il est reconnu par le jugement attaqué que l'expéditeur des colis objet du procès les a remis, non point à la gare de Bercy, mais à l'un des bureaux d'entrepôt établis par la compagnie de Lyon dans l'intérieur de Paris; qu'en outre, la date de la remise au bureau se trouve fixée au 11 novembre, puisque le jugement, s'appuyant sur une note émanée de l'expéditeur, déclare que la remise a reçu la date du 11, sans justifier ni même prétendre que cette date soit irrégulière;

Attendu que si, d'après l'article 6 de l'arrêté ministériel précité, les objets quelconques à petite vitesse doivent être expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise, les conditions générales du tarif de camionnage de la compagnie demanderesse, telles qu'elles ont été modifiées et approuvées par décision ministérielle du 14 juin 1867, dont il a été justifié, disposent que ce délai est augmenté de deux jours quand les objets, au lieu d'être remis directement en gare, sont pris à domicile ou apportés par les expéditeurs dans les bureaux de ville de la compagnie; qu'il s'ensuit que celle-ci disposait de deux jours, non compris le 11 novembre, avant d'être obligée à expédier les marchandises de l'espèce; que le pourvoi est donc bien fondé à placer la date obligatoire de l'expédition au 14, et non pas au 13, ce qui, moyennant les délais de traction et autres, sur lesquels les parties sont d'accord, amène à fixer au 20, et non pas au 19, comme l'a fait le jugement attaqué, le jour où la marchandise devait être livrée au domicile de Chabanne;

Attendu, toutefois, que le même jugement a encore déclaré tardive la livraison opérée par la compagnie, sur ce second motif qu'elle aurait eu lieu le 20 novembre, à 8 heures et demie du soir,

au mépris des règlements concernant les heures d'ouverture et de fermeture des gares;

Attendu que, si l'article 13 de l'arrêté déjà cité fixe, suivant les saisons, certaines heures où les gares seront ouvertes pour la réception ou la livraison des marchandises à petite vitesse, cette mesure ne concerne que les marchandises amenées ou livrables en gare; que, relativement à celles que les compagnies vont prendre ou livrer à domicile, il n'existe aucun règlement qui les oblige à ne pas devancer ou dépasser certaines heures, et que Chabanne ayant, en fait, reçu ses marchandises le 20, ainsi que le reconnaît le jugement attaqué, aucune raison n'existe dans la cause pour les considérer comme livrées seulement le 21;

D'où il suit que, en décidant le contraire de ce qui précède et en condamnant la demanderesse à des dommages-intérêts à raison d'un retard non justifié, le dit jugement a faussement appliqué et, par suite, violé l'article 1147 du Code civil :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 394)

[11 août 1875.]

Cassation. — Pourvoi formé au nom d'une compagnie de chemin de fer. — Directeur de l'exploitation. — Recevabilité. — Expropriation pour cause d'utilité publique. — Liste du jury. — Maximum dépassé. — Choix de l'autorité judiciaire. — Nullité. — (Dame veuve Granet.) — *Est recevable le pourvoi en cassation formé, au nom d'une compagnie de chemin de fer, par le directeur de l'exploitation, régulièrement substitué aux pouvoirs du directeur général. — Lorsque la liste du jury dressée par le conseil général comprend un nombre de noms supérieur au maximum fixé par la loi, les choix faits par l'autorité judiciaire sur cette liste sont irréguliers. — La nullité qui en résulte, touchant à la constitution des juridictions, est substantielle et d'ordre public, et ne peut être couverte par les actes et le silence des parties devant le jury.*

ARRÊT.

La Cour,

Sur la fin de non-recevoir opposée au pourvoi, et tirée de ce que l'avoué Laurès, qui l'a formé, n'était pas porteur d'une procuration régulière :

Attendu que le pourvoi a été formé au nom de la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, partie expropriante, et dans l'intérêt de laquelle toutes les procédures de l'expropriation, aussi bien que celles du pourvoi en cassation, ont été faites;

Que, d'ailleurs, il est justifié par les pièces produites à la Cour que Bargmann, directeur de l'exploitation, a pu valablement donner à l'avoué Laurès la procuration dont il a fait usage, puisque, par acte passé devant Dufour et son collègue, notaires à Paris, le 4 février 1874, il a été substitué aux pouvoirs du directeur général de la compagnie, parmi lesquels se trouve expressément indiqué celui de se pourvoir en cassation;

Qu'ainsi la fin de non-recevoir est sans fondement et ne peut être accueillie,

Rejette la fin de non-recevoir;

Et statuant sur le moyen unique du pourvoi :

Vu les articles 30, 29 et 42 de la loi du 3 mai 1841;

Attendu que, si l'autorité judiciaire n'a pas le pouvoir de modifier ou de réformer la liste dressée par le conseil général, et si les désignations portées sur cette liste sont hors de son contrôle, il ne résulte pas de cette application du principe de la séparation des pouvoirs que le choix prescrit par l'article 30 puisse être valablement fait sur une liste qui ne serait pas celle dont les formes substantielles sont déterminées par l'article 29;

Attendu qu'aux termes de cet article 29, la liste dressée par le conseil général doit comprendre au moins trente-six noms et soixante-douze au plus; que c'est sur cette liste que l'article 30, § 1er, ordonne de choisir le jury spécial chargé de fixer l'indemnité;

Qu'en prescrivant à la cour d'appel de faire cette désignation sur la liste dressée en vertu de l'article 29, le législateur a déterminé la mesure dans laquelle la cour pourrait exercer son choix et constituer la juridiction qui doit statuer sur les offres et demandes respectives des parties;

Que les prescriptions combinées des articles 29 et 30 sont, comme toutes celles qui touchent à la constitution des juridictions, substantielles et d'ordre public; que, par conséquent, ni les actes ni le silence des parties devant le jury ne peuvent couvrir les irrégularités dont la formation du jury est entachée;

Attendu qu'il résulte des documents officiels mis sous les yeux de la cour que la liste dressée par le conseil général de l'Hérault, dans sa session du mois d'août 1874, contenait la désignation de

quatre-vingt-huit personnes, excédant de seize le maximum fixé par l'article 29;

Que, par conséquent, le choix de la cour d'appel de Montpellier a pu porter sur des personnes qui n'auraient pas dû figurer sur la liste, et qui, par suite, étaient sans aptitude légale pour entrer dans la composition du jury spécial, et manquaient des pouvoirs juridictionnels nécessaires pour remplir leur mission;

Que, dans ces circonstances, il y a eu violation, non-seulement de l'article 29, mais du paragraphe 1er de l'article 30 de la loi du 3 mai 1841; qu'ainsi tombe l'objection tirée de ce que l'article 29 n'est pas compris dans l'article 42 au nombre de ceux dont la violation autorise le recours en cassation :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 395)

[11 août 1875.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Liste du jury. — Maximum dépassé. — Choix fait par la cour. — Nullité d'ordre public. — (Sieur Pierre-François Marquès.) — *Le jury désigné par l'autorité judiciaire n'est pas valablement composé lorsqu'il a été choisi sur une liste comprenant un nombre de noms supérieur au maximum fixé par la loi. — Cette nullité, touchant à la constitution des juridictions, est d'ordre public et ne peut être couverte ni par les actes ni par le silence des parties devant le jury.*

ARRÊT.

La Cour,

Donne défaut contre Marquès, défendeur, non comparant;

Et statuant sur le moyen unique du pourvoi :

Vu les articles 30, 29 et 42 de la loi du 3 mai 1841;

Attendu que, si l'autorité judiciaire n'a pas le pouvoir de modifier ou de réformer la liste dressée par le conseil général, et si les désignations portées sur cette liste sont hors de son contrôle, il ne résulte pas de cette application des principes de la séparation des pouvoirs que le choix prescrit par l'article 30 puisse être valablement fait sur une liste qui ne serait pas celle dont les formes substantielles sont déterminées par l'article 29;

Attendu qu'aux termes de cet article 29, la liste dressée par le

conseil général doit comprendre au moins trente-six noms et soixante-douze au plus; que c'est sur cette liste que l'article 30 ordonne de choisir le jury spécial chargé de fixer l'indemnité;

Qu'en prescrivant à la cour d'appel de faire ce choix sur la liste dressée en vertu de l'article 29, le législateur a déterminé la mesure dans laquelle la cour pouvait exercer son choix et constituer la juridiction à laquelle les parties déféreraient leurs offres et leurs demandes respectives;

Que les prescriptions combinées des articles 29 et 30 sont, comme toutes celles qui touchent à la constitution des juridictions, substantielles et d'ordre public; que, par conséquent, ni les actes, ni le silence des parties devant le jury ne peuvent couvrir les irrégularités dont la formation de la liste du jury est entachée;

Attendu qu'il résulte des documents officiels mis sous les yeux de la cour que la liste dressée par le conseil général de l'Hérault, dans sa session du mois d'août 1874, contenait la désignation de quatre-vingt-huit personnes, et que ce nombre excédait de seize le maximum fixé par l'article 29;

Que, par conséquent, le choix de la cour d'appel de Montpellier a pu porter sur des personnes qui n'auraient pas dû figurer sur la liste, et qui, par suite, étaient sans aptitude légale pour entrer dans la composition du jury spécial et manquaient des pouvoirs juridictionnels nécessaires pour remplir leur mission;

Que, dans ces circonstances, il y a eu violation, non-seulement de l'article 29, mais de l'article 30, § 1er, de la loi du 3 mai 1841; qu'ainsi tombe l'objection tirée de ce que l'article 29 n'est pas compris dans l'article 42 au nombre de ceux dont la violation autorise le recours en cassation:

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 396)

[11 août 1875.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Expropriation partielle. — Réquisition d'expropriation totale. — Défaut d'offre, de demande et de conclusions. — Impossibilité pour le jury de statuer. —(Époux Espagnac.)—*Vainement l'exproprié aurait-il requis l'achat total d'une propriété partiellement atteinte; s'il n'y a ni offre, ni*

demande, ni conclusions prises pour faire soumettre au jury la question d'indemnité naissant de cette réquisition, le jury ne peut être appelé à y statuer, même éventuellement.

ARRÊT.

La Cour,

Après en avoir délibéré en la chambre du conseil ;

Vidant le délibéré et statuant sur l'unique moyen du pourvoi ;

Attendu que si, par deux actes extrajudiciaires du 24 août 1874, la demanderesse, autorisée de son mari, a requis l'acquisition totale du principal bâtiment de la métairie de Barroque, qu'elle soutenait être partiellement atteint par l'expropriation, sans d'ailleurs indiquer quel prix elle en demandait, il résulte du procès-verbal des opérations du jury que la dame Espagnac n'a, devant lui, pris aucunes conclusions, et a même déclaré n'en vouloir pas prendre pour faire soumettre au dit jury l'évaluation de l'indemnité due à raison de la dépossession totale ;

Attendu, d'autre part, qu'aucune offre n'avait été notifiée à la dame Espagnac par l'administration en vue d'une dépossession totale, à laquelle l'exproprian t entendait résister ;

Qu'en cet état des faits, n'y ayant ni offre, ni demande, ni conclusions, le jury ne pouvait être appelé à statuer, même éventuellement, sur l'indemnité dont il s'agit, et qu'en n'y statuant pas il n'a violé aucun des articles de loi indiqués par le pourvoi :

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 397)

[25 août 1875.]

Chemin de fer. — Transport des marchandises. — Avaries. — Vice propre de la chose. — Responsabilité à tort admise. — (Sieurs Goby et Lavelle.) — *Le voiturier cesse d'être responsable des avaries éprouvées par les marchandises qu'il transporte, lorsque ces avaries proviennent du vice propre de la chose ou de la force majeure : il en est spécialement ainsi du coulage provenant du mauvais conditionnement du fût. — En conséquence, est sujet à cassation le jugement qui, sans imputer aucune faute à une compagnie de chemin de fer, la condamne à réparer le préjudice résultant des avaries et lui refuse tout recours contre l'expéditeur, par ce seul motif qu'elle avait reçu sans réserves la marchandise à transporter.*

ARRÊT.

La Cour,

Donnant défaut contre les défendeurs non comparants;

Vu les articles 103 du Code de commerce et 1382 du Code civil;

Attendu que si, en principe, le voiturier répond des avaries éprouvées par la marchandise qu'il transporte, cette responsabilité cesse lorsqu'il est prouvé que ces avaries proviennent du vice propre de la chose ou de la force majeure;

Attendu que, dans l'espèce, il est reconnu, en fait, par le jugement attaqué, que le coulage, objet du litige, provenait du mauvais conditionnement du fût expédié; que, néanmoins, le dit jugement a condamné la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée à réparer le préjudice résultant de ce coulage, et, sans lui imputer d'ailleurs aucune faute, a refusé à la dite compagnie tout recours contre l'expéditeur, par ce seul motif qu'elle aurait reçu sans réserves la marchandise à transporter;

Attendu qu'en statuant ainsi, le jugement a violé les articles ci-dessus visés:

Par ces motifs, casse, etc,

(N° 398)

[25 août 1875.]

Chemin de fer. — Compagnie étrangère. — Règlements régulièrement publiés. — Caractère obligatoire. — Contrat de transport. — Extinction du contrat. — Livraison des marchandises. — Voiturier. — Restriction de la responsabilité. — Forfait. — Clause licite. — (Sieurs Adler et Rousseau.) — *L'expéditeur qui traite avec une compagnie de chemins de fer étrangers se soumet aux règlements qui les régissent, et ne peut être admis à décliner l'application de ces règlements régulièrement publiés, sous le prétexte qu'il n'en connaissait pas les dispositions. — Ce n'est pas l'arrivée des marchandises au lieu de destination, c'est la livraison au destinataire qui met fin au contrat de transport; jusqu'au moment de cette livraison, les clauses qui règlent la responsabilité de l'entrepreneur de transport restent applicables. — La clause qui a pour objet, non d'exonérer une compagnie de chemin de fer de la responsabilité qui lui incombe comme entrepreneur de transport, mais de régler d'a-*

vance et à forfait la conséquence de cette responsabilité, ne saurait être déclarée nulle en France comme contraire à nos principes d'ordre public.

ARRÊT.

La Cour,

Sur le moyen unique du pourvoi :

Vu l'article 1134 du Code civil ;

Attendu que le commissionnaire Adler, en traitant, à Novéant, territoire allemand, avec la compagnie des chemins de fer d'Alsace-Lorraine, s'est soumis aux règlements qui la régissent, et ne pouvait être admis à décliner l'application de ces règlements régulièrement publiés, sous prétexte qu'il n'en connaissait pas les dispositions ;

Attendu que l'arrivée au lieu de destination des marchandises expédiées ne met pas fin au contrat de transport, qui n'est, en principe, consommé que par la livraison de ces marchandises au destinataire ; que, dès lors, les clauses qui règlent la responsabilité de l'entrepreneur de transport comme tel restent applicables jusqu'au moment de cette livraison ;

Attendu que la clause litigieuse a pour objet, non d'exonérer la compagnie demanderesse de la responsabilité qui lui incombe comme entrepreneur de transport, mais seulement de régler d'avance et à forfait les conséquences de cette responsabilité ;

Que la dite clause, qui laisse à l'expéditeur le choix entre deux tarifs, et qui lui donne la faculté, en optant pour le tarif *ad valorem* et en déclarant la valeur des marchandises expédiées, de s'assurer le remboursement intégral de cette valeur, n'est nullement en opposition avec les principes d'ordre public reçus en France ;

D'où il suit qu'en décidant le contraire, et en condamnant la compagnie demanderesse à rembourser intégralement la valeur des marchandises perdues, au mépris de la clause qui, en l'absence de déclaration de cette valeur, ne donnait à l'expéditeur le droit de réclamer qu'une indemnité de 20 thalers ou 75 francs par 50 kilogrammes, le jugement attaqué a formellement violé l'article ci-dessus visé :

Par ces motifs, donnant défaut contre Rousseau, casse, etc.

(N° 399)

[15 novembre 1875.]

Chemin de fer. — Condamnation de la compagnie à des dommages-intérêts. — Commandement et saisie. — Signification faite en dehors du siége social. — Nullité. — (Sieur Durand.) — *Un commandement ne peut être valablement signifié à une compagnie de chemin de fer, en parlant au chef d'une gare située en dehors du siége social, lorsque l'arrêt attaqué ne constate pas que cette gare, quelque importante qu'elle soit, ait été transformée en une véritable succursale, ni que la compagnie y ait acquis un domicile.*

NOTICE.

30 mai 1873, jugement du tribunal de commerce de Gray, qui condamne la compagnie du chemin de fer de Paris-Lyon Méditerranée à payer à Durand, négociant à Gray, une somme de 1,500 fr. pour la perte de vingt-sept fûts vides, qui s'étaient égarés dans le transport par la voie ferrée.

7 juin 1873, Durand fait commandement à la compagnie de payer le montant des condamnations. Cet acte est signifié à M. Jahoulin, chef de gare à Gray, employé et représentant (dit l'exploit) de la compagnie.

10 juin, itératif commandement, encore signifié à la compagnie en la personne du même chef de gare, et saisie de quatre wagons dans la gare de Gray.

Opposition de la compagnie, qui assigne Durand devant le tribunal civil de Gray, pour voir prononcer la nullité du commandement et de la saisie, attendu que ces actes n'ont été signifiés ni à la personne du directeur de la compagnie, ni au lieu du siége social.

19 juillet 1873, jugement qui déclare nuls le commandement et la saisie qui l'a suivi, parce qu'il a été notifié dans une gare où la compagnie n'avait pas son domicile, et à un agent sans qualité pour recevoir les actes d'exécution et y répondre.

Appel de Durand.

14 novembre 1873, arrêt infirmatif de la cour de Besançon, qui, se fondant sur l'importance de la gare de Gray, en induit que le

chef de cette gare devait être considéré comme virtuellement investi, pour le cas dont il s'agit, des pouvoirs de la compagnie.

Pourvoi de la compagnie fondée sur les motifs suivants :

« Violation de l'article 580 du Code de procédure civile, en ce que l'arrêt attaqué a validé un commandement signifié à une compagnie de chemin de fer en la personne d'un chef de gare qui n'avait pas mandat spécial de répondre aux actes d'exécution dirigés contre elle. »

ARRÊT.

La Cour,

Sur le moyen unique du pourvoi :

Vu l'article 583 du Code de procédure civile;

Attendu que, pour déclarer valable le commandement à fin de saisie-exécution signifié à la compagnie demanderesse en la personne de Jaboulin, son chef de gare à Gray, l'arrêt attaqué ne s'est point fondé sur ce que la dite compagnie aurait acquis un domicile dans cette gare en dehors de son siége social, fixé à Paris par ses statuts;

Qu'il n'a pas suffisamment précisé les circonstances qui auraient transformé la gare de Gray en une véritable succursale, ce qui ne permet pas de reconnaître, ni en fait ni en droit, si le chef de cette gare avait pouvoir de répondre aux actes d'exécution forcée dirigés contre la compagnie, et de recevoir copie des commandements la concernant;

Qu'en cet état des faits, l'arrêt attaqué, en déclarant valable le commandement dont il s'agit, n'a pas donné de base juridique à sa décision, et a formellement violé l'article de loi ci-dessus visé :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 400)

[17 novembre 1875.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Indemnité hypothétique et distincte des divers chefs d'indemnité contestés. — (Sieurs Coignet père et fils.) — *Lorsque l'Etat conteste le droit du propriétaire qu'il exproprie, il y a lieu par le jury de fixer une indemnité distincte pour chacun des chefs d'indemnité dont le principe est contesté, surtout lorsque les parties elles-mêmes le demandent.*

NOTICE.

La loi du 2 août 1872 crée au profit de l'État le monopole de l'achat, de la fabrication et de la vente des allumettes chimiques; en décidant qu'il serait procédé à l'expropriation des établissements où on les fabrique, elle les a par cela même expropriés, et n'a plus laissé aux autorités instituées par la loi du 3 mai pour y pourvoir qu'à régler les indemnités qui devenaient la conséquence de cette mesure.

Les sieurs Coignet père et fils et compagnie, qui possédaient à Lyon une fabrique de cette nature, s'adressèrent au tribunal civil de cette ville pour voir déterminer l'indemnité à laquelle ils prétendaient avoir droit. Sur la communication de la demande, le préfet du Rhône opposa deux moyens : le premier tiré de ce que les demandeurs ne représentaient point d'arrêté préfectoral indiquant que leur usine dût tomber sous le coup de l'expropriation; le second, de ce que l'administration ne voulait pas l'acquérir, parce qu'ils n'avaient pas été régulièrement autorisés à l'établir.

Le tribunal n'accueillit pas les prétentions de l'administration. Il déclara que la fabrique des sieurs Coignet avait été expropriée par le fait de la loi, commit un de ses membres pour remplir les fonctions de directeur du jury, et fit, en même temps, réserve à l'État de contester le droit des demandeurs à toute indemnité, et à toutes les parties de se pourvoir devant qui de droit pour faire statuer sur le fond du droit ou sur la qualité des réclamants.

M. le préfet du Rhône se pourvut en cassation contre ce jugement, et son pourvoi fut rejeté par arrêt du 21 juillet 1874.

La procédure reprit son cours. Les consorts Coignet firent sommation à M. le préfet du Rhône de procéder aux formalités de composition et de réunion du jury d'expropriation, et lui dénoncèrent en même temps le montant de l'indemnité qu'ils réclamaient en la décomposant suivant neuf chefs différents. On comparut devant le jury : M. le préfet du Rhône déclara qu'il persistait à contester aux consorts Coignet tout droit à une indemnité, ne fit aucune offre et donna son adhésion à une fixation hypothétique de l'indemnité. On s'entendit pour restreindre l'étendue des terrains et de l'usine expropriée ; les consorts Coignet réduisirent au chiffre de 1.739,284 francs l'indemnité qu'ils réclamaient. D'accord avec M. le préfet du Rhône, ils demandèrent que le jury fixât un chiffre distinct pour chacun des deux derniers chefs de l'indemnité réclamée.

Mais le magistrat directeur du jury, pensant qu'il entrait dans le pouvoir d'appréciation du jury de répondre par un chiffre unique pour tous les chefs de l'indemnité réclamée, ou par un chiffre distinct pour chacun d'eux, ne crut pas pouvoir statuer sur la position des questions à résoudre.

Le jury entra en délibération, et, lorsque la séance publique fut reprise, il remit au magistrat directeur une décision qui fixait en un seul chiffre, à 855.000 francs, l'indemnité qu'il allouait aux consorts Coignet.

Le magistrat directeur du jury rendit une ordonnance qui la déclara exécutoire, et, le principe de l'indemnité étant contesté, ordonna la consignation du montant de celle qu'il venait d'allouer.

M. le préfet du Rhône s'est pourvu en cassation contre cette décision et cette ordonnance, en invoquant à l'appui de son pourvoi un moyen unique, tiré de la violation de l'article 39, § 4, de la loi du 3 mai 1841, en ce que le jury n'aurait pas fixé des chiffres distincts pour les deux chefs dont le principe était contesté.

ARRÊT.

La Cour,

En ce qui touche l'exception tendant à faire prononcer la déchéance de M. le préfet du Rhône de son pourvoi :

Attendu que les articles 20 et 42 de la loi du 3 mai 1841 ne prononcent pas la déchéance pour le cas où les pièces relatives au pourvoi formé contre la décision du jury et l'ordonnance du magistrat directeur n'ont pas été adressées au greffe de la cour de cassation dans le délai de quinzaine, à partir de la notification de ce pourvoi ;

Attendu, d'ailleurs, que, postérieurement à l'expiration de ce délai, la procédure a été régularisée et l'affaire mise en état ;

Après en avoir délibéré, rejette cette exception ;

En ce qui touche le fond et sur le moyen unique du pourvoi :

Vu l'article 39, § 4, de la loi du 3 mai 1841 ;

Attendu qu'en outre de l'indemnité que les consorts Coignet réclamaient pour la valeur de leur fabrique d'allumettes chimiques, de son outillage, des marchandises qui se trouvaient dans leurs magasins et de l'industrie même qui constituait cette fabrique, ils en demandaient encore une pour dommage résultant du retard apporté par l'État au règlement de l'expropriation, et une autre pour aménagement à l'effet de réinstaller leur fabrique de phosphore ;

Que l'État conteste le droit des consorts Coignet à réclamer les dites indemnités, et que, dès lors, il y a litige sur le fond du droit;

Attendu, d'ailleurs, que les deux parties concluaient à ce que le jury fixât hypothétiquement, mais distinctement, chacune de ces deux indemnités;

Qu'en allouant, comme il l'a fait, une indemnité unique pour toutes les causes relevées par les consorts Coignet, il a violé l'article 39, § 4, de la loi du 3 mai 1841 :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 401)

[24 novembre 1875.]

Chemin de fer. — Réception de la marchandise et payement du prix du transport. — Demande ultérieure de dommages-intérêts pour avaries. — Exception. — Rejet. — Nullité. — (Sieur David Bacri.) — *Lorsque le destinataire a reçu, sans réserves ni protestations, les objets transportés, et a payé le prix de leur transport, il ne saurait plus exercer ultérieurement l'action d'avaries contre la compagnie chargée du transport, et celle-ci, s'il l'intente, peut lui opposer l'exception tirée de l'article 105 du Code de commerce* (*).

ARRÊT.

La Cour,

Vu l'article 105 du Code de commerce;

Attendu que l'arrêt attaqué constate que David Bacri a reçu, sans réserves ni protestations, des mains des agents de la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée les six colis des marchandises qu'il l'avait chargée de transporter à Paris, et qu'il leur a payé le prix de ce transport;

Qu'il ne relève aucunes circonstances desquelles on puisse induire que ces agents l'ont, par leur fait, placé dans l'impossibilité de vérifier, au moment où ils lui faisaient la remise de ces colis, l'état des marchandises qu'ils renfermaient;

D'où il suit que la Cour d'appel de Paris, en repoussant l'excep-

---

(*) Voir arrêt du 20 janvier 1875 (Canagnier, *Ann.* 1876, p. 571).

tion proposée par la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, a violé l'article 105 du Code de commerce :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 402)

[14 décembre 1875.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Chemins vicinaux. — — Jury. — Composition illégale. — Nullité. — (Sieur Caumon.) — *Est nulle la décision rendue par un jury qui n'a pas été composé conformément aux prescriptions de la loi, spécialement lorsque le magistrat directeur, en réduisant le nombre des jurés à quatre, ne s'est pas borné à retrancher les derniers noms inscrits sur la liste, et a écarté, au contraire, un des quatre premiers inscrits, bien que le juré ainsi éliminé n'ait été ni absent, ni récusé, ni mentionné sur le procès-verbal comme légalement empêché* (*).

ARRÊT.

La Cour,

Vu l'article 34, § 4, de la loi du 3 mai 1841, combiné avec l'article 16 de la loi du 21 mai 1836;

Attendu qu'il résulte du procès-verbal des opérations du jury que, lors de l'appel des sept jurés désignés par le jugement du 29 juillet 1875, deux des titulaires et un juré supplémentaire firent défaut, et que, pour compléter la liste, le magistrat président appela d'office trois jurés inscrits sur la liste générale de l'année courante, lesquels vinrent s'adjoindre aux quatre autres, qui avaient déjà comparu;

Attendu que, l'un des quatre ayant été récusé, il en restait trois qui devaient faire partie du jugement, du nombre desquels était M. Rougier, occupant le n° 2 sur la liste définitive; que, cependant, le procès-verbal énonce que le jury s'est trouvé composé de MM. Boudin, Graindorge, Seryeis et Sagne, sans faire mention d'aucun empêchement propre à M. Rougier;

Attendu que, d'après les articles ci-dessus visés, le magistrat directeur doit procéder à la réduction des jurés au nombre de quatre, en retranchant les derniers noms inscrits sur la liste; qu'il

---

(*) Voir arrêt du 25 février 1874 (Depêtre, *Ann.* 1875, p. 443).

devait donc, dans l'espèce, retrancher, non pas M. Rougier, qui occupait le n° 2, mais les deux derniers jurés appelés pour compléter la liste; qu'il n'en a, au contraire, retranché qu'un seul, et qu'en agissant ainsi il a fait entrer dans le jury de jugement un juré complémentaire que la loi en écartait, et en a exclu un juré titulaire que la loi y appelait, ce qui constitue une violation du paragraphe 4 de l'article 34 ci-dessus visé, et, par conséquent, aux termes de l'article 42 de la même loi, une cause de cassation:

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur le deuxième moyen du pourvoi,

Casse, etc.

(N° 403)

[14 décembre 1875.]

Chemin de fer. — Transport de marchandises. — Tarifs dûment homologués. — Clauses de non-garantie. — Responsabilité. — Preuve. — (Sieur Pisani.) — *Les clauses de non-garantie, insérées par une compagnie de chemin de fer dans ses tarifs dûment homologués par l'autorité supérieure, sont obligatoires pour tous; elles ont pour effet, non de soustraire la compagnie à la responsabilité de ses fautes, mais d'en mettre la preuve à la charge des propriétaires des colis avariés ou perdus* (*).

ARRÊT.

La Cour,

Vu le tarif spécial n° 5 des transports à petite vitesse, portant que « la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, section de l'Algérie, ne répond ni des avaries ni de la perte des sacs vides expédiés en retour; »

Attendu, en droit, que si, à la différence des commissionnaires de transport, les compagnies de chemins de fer ne peuvent se prévaloir de conventions particulières pour s'exonérer des obligations que l'article 103 du Code de commerce leur impose en cas de perte ou d'avaries des colis qui leur ont été confiés, il en est autrement des clauses de non-garantie insérées dans leurs tarifs dûment homologués par l'autorité supérieure et revêtue, par là même, d'un caractère obligatoire à l'égard de tous;

(*) Voir arrêt du 4 janvier 1875 (Morelière et André, *Ann.* 1876, p. 166).

Attendu néanmoins que de telles clauses, en affranchissant ces compagnies de la présomption que la loi fait peser sur elles, ne sauraient avoir pour effet de les soustraire à la responsabilité de leurs fautes, mais qu'elles en mettent la preuve à la charge des propriétaires de colis avariés ou perdus;

Attendu, en fait, que le jugement attaqué, après avoir constaté la disparition de cinq ballots de sacs vides transportés dans les conditions du tarif ci-dessus visé, a condamné la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, sans relever contre elle aucun tort, à payer la valeur des colis égarés, par l'unique motif qu'elle ne justifiait pas d'un cas de force majeure;

Attendu qu'en statuant ainsi, et en décidant que le destinataire n'avait pas à prouver que la perte dont il se plaignait était due à une faute de la compagnie, le jugement attaqué a méconnu les principes de la matière, fait une fausse application de l'article 103 du Code de commerce, et expressément violé les dispositions du tarif spécial précité:

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 404)

[14 décembre 1875.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Agrandissement d'un cimetière. — Désignation du jury. — Tribunal de première instance. — Excès de pouvoirs. — (Sieurs Auclair et autres.) — *Le tribunal de première instance, chargé de prononcer l'expropriation pour cause d'utilité publique et de désigner le magistrat directeur du jury, n'a le droit de désigner en outre les membres du jury que quand l'expropriation est requise pour ouverture ou redressement de chemins vicinaux, par application de la loi du 21 mai 1836. En toute autre hypothèse, et notamment en matière d'expropriation pour agrandissement d'un cimetière, il commet un excès de pouvoir s'il désigne les membres du jury; aux termes de la loi du 3 mai 1841, c'est à la cour ou au tribunal du chef-lieu de département qu'il appartient de faire cette désignation.*

ARRÊT.

La Cour,

Sur le moyen unique du pourvoi:

Vu l'article 40 de la loi du 3 mai 1841;

Attendu qu'après l'accomplissement des formalités prescrites par la loi du 3 mai 1841, l'expropriation de cinq parcelles de terrain appartenant aux défendeurs a été poursuivie devant le tribunal de Saint-Amand pour l'agrandissement du cimetière de cette ville;

Attendu que, conformément à l'article 14 de la loi précitée, il appartenait bien à ce tribunal de prononcer l'expropriation et de nommer le magistrat directeur du jury spécial chargé du règlement des indemnités; mais que, d'après l'article 30 de la même loi, c'était à la première chambre de la cour d'appel de Bourges à dresser une liste de seize jurés titulaires et de quatre jurés supplémentaires, sur laquelle devaient être pris les douze membres du jury spécial;

Attendu que, contrairement à cette disposition, et par application de l'article 16 de la loi du 21 mai 1836, qui est exclusivement relatif aux expropriations requises pour ouverture ou redressement de chemins vicinaux, et qui, à raison de sa nature exceptionnelle, n'est susceptible d'aucune extension, le tribunal de Saint-Amand a désigné, pour régler les indemnités dues aux défendeurs, quatre jurés titulaires et trois jurés supplémentaires, en quoi ce tribunal a excédé ses pouvoirs et formellement violé l'article ci-dessus visé:

Par ces motifs, donnant défaut contre les défendeurs, casse, etc.

(N° 405)

[22 décembre 1875.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jury. — Serment préalable non prêté. — Décision. — Nullité. — (Compagnie des Dombes et des chemins de fer du Sud-Est.) — *La décision rendue par le jury d'expropriation est nulle, si les jurés ont commencé leurs opérations avant d'avoir prêté le serment prescrit par l'article 36 de la loi du 3 mai 1841.*

PREMIER ARRÊT.

La Cour,

Sur le premier moyen du pourvoi:

Vu l'article 36 de la loi du 3 mai 1841;

Attendu que le serment prescrit par cet article est une forma-

lité nécessaire pour investir les jurés de leur caractère légal, et sans l'accomplissement préalable de laquelle ils ne peuvent ni commencer leurs opérations ni faire aucun acte d'instruction ;

Attendu que, dans l'espèce, le procès-verbal constate que, dans une première séance du matin, le 23 janvier 1875, le magistrat directeur, aussitôt après la constitution du jury de jugement, a fait prendre place aux jurés titulaires, leur a remis le tableau des offres avec les titres, pièces et documents de la cause; qu'après les observations respectives des parties sur l'utilité d'une visite des lieux, le jury a ordonné cette visite par une décision délibérée en chambre du conseil, rapportée en audience publique, et portant que la visite serait faite par tous les jurés et commencerait à l'instant même; que le magistrat directeur a donné acte de cette décision aux parties en les invitant à s'y conformer, « ce qui (ajoute le procès-verbal) a eu lieu immédiatement » ; après quoi l'audience a été levée à dix heures et demie du matin, pour être reprise à une heure et demie du soir ;

Que c'est seulement après l'accomplissement de tous ces faits et à l'audience de relevée que le magistrat directeur, s'apercevant de l'inobservation de l'article 36, a fait prêter serment aux jurés ;

D'où il suit que cette formalité substantielle n'a été remplie qu'alors que le jury avait commencé officiellement ses fonctions, et avait même déjà rendu une véritable décision préparatoire prescrivant une mesure d'instruction, ce qui constitue une violation manifeste de l'article de loi ci-dessus visé et vicie toute la procédure :

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur les autres moyens du pourvoi,

Casse, etc.

DEUXIÈME ARRÊT.

La Cour,

Sur le premier moyen du pourvoi ;

Vu l'article 36 de la loi du 3 mai 1841 ;

Attendu que le serment prescrit par cet article est une formalité nécessaire pour investir les jurés de leur caractère légal, et sans l'accomplissement de laquelle ils ne peuvent ni commencer leurs opérations ni faire aucun acte d'instruction ;

Attendu que, dans l'espèce, le procès-verbal des débats constate que, dans une première séance du matin, le 23 janvier 1875, le magistrat directeur, aussitôt après la constitution du jury de jugement, a fait prendre place aux jurés titulaires, leur a remis le tableau des offres avec les titres, pièces et documents de la cause;

qu'après les observations respectives des parties sur l'utilité d'une visite des lieux, le jury a ordonné cette visite par une décision délibérée en chambre du conseil, rapportée en audience publique, et portant que la visite serait faite par tous les jurés et commencerait à l'instant même; que le magistrat directeur a donné acte de cette décision aux parties en les invitant à s'y conformer, « ce qui (ajoute le procès-verbal) a eu lieu immédiatement » ; après quoi l'audience a été levée à dix heures et demie du matin pour être reprise à une heure et demie du soir;

Que c'est seulement après l'accomplissement de tous ces faits et à l'audience de relevée que le magistrat directeur, s'apercevant de l'inobservation de l'article 36, a fait prêter serment aux jurés;

D'où il suit que cette formalité substantielle n'a été remplie qu'alors que le jury avait commencé officiellement ses fonctions, et avait même déjà rendu une véritable décision préparatoire prescrivant une mesure d'instruction ; ce qui constitue une violation manifeste de l'article de loi ci-dessus visé et vicie toute la procédure:

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur le second moyen du pourvoi, en donnant défaut contre la compagnie défenderesse,

Casse, etc.

(N° 406)

[22 décembre 1875.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Chemins vicinaux. — Délibération du jury. — Présence nécessaire du magistrat directeur. — Voix délibérative. — Jurés. — Serment non prêté. — Nullité (*). — (Sieur Gardes.) — *En matière d'expropriation pour ouverture ou redressement des chemins vicinaux, le magistrat chargé de présider le jury doit assister à la délibération de celui-ci; il a voix délibérative s'il n'y a point de majorité.—Les jurés appelés à statuer en cette matière spéciale doivent prêter le serment prescrit par l'article* 36 *de la loi du* 3 *mai* 1841.

(*) Voir arrêt précédent, p. 1110.

ARRÊT.

La Cour,

Donne défaut contre le défendeur non comparant, et statuant sur le pourvoi ;

Sur le premier moyen :

Attendu qu'aux termes de l'article 16 de la loi du 21 mai 1836, relatif aux expropriations pour ouverture ou redressement d'un chemin vicinal, le magistrat désigné pour présider et diriger le jury a voix délibérative en cas de partage, d'ou la conséquence qu'il doit assister à la délibération du jury pour y donner son vote, lorsqu'il n'y a point de majorité;

Attendu qu'il est constaté, d'ailleurs, dans l'espèce, que le jury a fixé l'indemnité à la majorité des voix, ce qui exclut la supposition que le juge de paix ait voté hors partage,

Rejette ce moyen ;

Mais sur le moyen tiré de ce que les jurés n'ont pas prêté le serment prescrit par les articles 36 et 42 de la loi du 3 mai 1841 ;

Vu les dits articles :

Attendu que l'article 36 de la loi du 3 mai 1841, statuant d'une manière générale en matière d'expropriation et reproduisant littéralement l'article 36 de la loi du 7 juillet 1833, dispose que, lorsque le jury est constitué, chaque juré prête serment de remplir ses devoirs avec impartialité ;

Attendu que si l'article 16 de la loi du 21 mai 1836 a introduit, au cas d'expropriation en matière de chemins vicinaux, quelques dispositions dérogatives à la loi du 7 juillet 1833, alors en vigueur, cet article n'a nullement dérogé à l'article 36 de la dite loi et l'a implicitement confirmé ;

Que ce même article 36, ayant pris place dans la loi du 3 mai 1811, substituée à celle de 1833, y a nécessairement la même portée et la même généralité ;

Et attendu, en fait, que le procès-verbal ne constate pas que cette formalité substantielle ait été remplie, d'où suit que les articles ci-dessus visés ont été violés et que la décision du jury et celle du magistrat directeur sont frappées de nullité :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 407)

[22 décembre 1875.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Fabrique d'allumettes chimiques. — Indemnités. — Questions distinctes. — Décision unique. — Excès de pouvoir. — Nullité. — (Sieur Choisy.) — *Est nulle, comme entachée d'excès de pouvoir, la décision du jury qui, mis en demeure de déterminer séparément l'indemnité éventuelle due pour la résiliation du bail, et pour l'expropriation de l'immeuble, statue par la fixation d'une indemnité définitive et unique* (*).

ARRÊT.

La Cour,

Sur le moyen unique du pourvoi :

Vu l'article 49 de la loi du 3 mai 1841 et l'article 39, § 4, de la loi précitée;

Attendu, d'une part, que par ses conclusions prises devant le jury d'expropriation de Laon le préfet de l'Aisne avait formellement contesté à Choisy tout droit à indemnité à raison de la suppression de sa fabrique d'allumettes chimiques, par le motif qu'elle n'était pas pourvue d'une autorisation régulière, et qu'en présence de cette contestation le jury ne pouvait, conformément à l'article 49 ci-dessus visé et aux réserves contenues dans le jugement du 17 mars 1875, allouer qu'une indemnité hypothétique, subordonnée à la décision de cette contestation par l'autorité compétente;

Attendu, d'autre part, que le préfet de l'Aisne soutenait subsidiairement que, dans le cas où il serait décidé par cette autorité qu'une indemnité est due, elle ne pourrait avoir pour objet que la réparation du préjudice causé à Choisy par la résiliation du bail de sa fabrique, et non la valeur de l'immeuble dans lequel celle-ci se trouvait installée, immeuble dont l'État n'entendait pas prendre possession et qu'il n'était pas tenu d'exproprier; qu'il demandait en conséquence, par les mêmes conclusions, que le jury fixât séparément et par des réponses distinctes : 1° le chiffre de l'indemnité qui serait due à Choisy pour le préjudice que lui causerait la résiliation de son bail; 2° le chiffre de l'indemnité

(*) Voir arrêt du 17 novembre 1875 (Coignet, *Ann.* 1876, p. 1103).

qui lui serait due pour l'expropriation de son immeuble dans le cas où il serait jugé que l'État est tenu de l'opérer;

Attendu que ces conclusions emportaient contestation sur le fond du droit, et que le jury, auquel incombait, malgré cette contestation qu'il n'avait pas mission de trancher, le devoir de régler l'indemnité, devait par cela même la fixer, d'une manière distincte et séparée, pour chacune des solutions éventuelles que le litige pourrait recevoir de l'autorité compétente;

Attendu qu'au lieu de se conformer à ces règles, le jury a fixé à 55.000 francs l'indemnité due au défendeur pour l'expropriation de l'immeuble industriel dont il était propriétaire et dans lequel s'exploitait une fabrique d'allumettes chimiques;

Qu'en statuant ainsi par la fixation d'une indemnité définitive et unique, le jury a excédé ses pouvoirs et formellement violé les articles ci-dessus visés :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 408)

[27 décembre 1875.]

Chemin de fer. — Emargement de la feuille de livraison et payement du prix de transport. — Défaut de réception effective. — Vérification impossible. — Perte. — Responsabilité du voiturier. — (Sieurs Boutin, Brière et Rousteaux.) — *L'émargement de la feuille de livraison et le payement des frais de transport par le destinataire ne suffisent pas pour permettre à une compagnie de chemin de fer d'invoquer la fin de non-recevoir résultant de l'article 105 du Code de commerce, quand il est établi que la vérification des colis dont la perte lui est imputée a été, par son fait, rendue impossible.*

ARRÊT.

La Cour,

Attendu que la fin de non-recevoir édictée au profit du voiturier par l'article 105 du Code de commerce ne peut être invoquée que lorsqu'au payement du prix du transport se joint la réception effective des objets transportés;

Attendu que si, aux termes de l'article 18 du tarif spécial P. V, n° 28, de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, lorsque des colis destinés à l'embarquement arrivent à Honfleur, la livraison

doit en être faite à la gare terrestre avant que les wagons dans lesquels ils sont contenus passent sur la voie ferrée aboutissant à la gare maritime, il s'agit de rechercher, dans la cause, si cette livraison a été réellement opérée;

Attendu que l'arrêt attaqué constate, en fait, qu'à l'époque où les colis expédiés par Boutin et consorts sont arrivés à Honfleur, la gare terrestre était tellement encombrée de marchandises que toute vérification y était impraticable;

Que le dit arrêt déclare, en outre, qu'il ressort de la correspondance échangée entre les parties que cette vérification n'a eu lieu que sur les quais maritimes, où les manquants ont été reconnus;

Attendu qu'il résulte de ces constatations souveraines que, si l'émargement de la feuille de livraison et le payement des frais de transport ont eu lieu à la gare terrestre, la vérification des colis y a été rendue impossible par le fait de la compagnie, et qu'ainsi la réception n'y a pas été effective;

D'où il suit qu'en repoussant la fin de non-recevoir proposée contre l'action des défendeurs au pourvoi, et en condamnant la compagnie des chemins de l'Ouest à les indemniser de la perte de cent trente-deux sacs d'orge, l'arrêt dénoncé n'a violé ni les dispositions du tarif spécial, ni l'article 105 du Code de commerce, mais a fait, au contraire, une saine application de l'article 130 du même Code.

Rejette, etc.

(Chambre criminelle.)

(N° 409)

[5 novembre 1875.]

Arrêtés préfectoraux. — Intérêt public. — Mesure individuelle suffisante. — Caractère d'utilité générale. — Voirie vicinale. — Chemin de grande communication. — Arrêté préfectoral. — Autorisation de construire et de déposer des matériaux. — Obligation de faire enregistrer au commissariat de police. — Légalité. — Pas de fixation de délai. — Circonstance indifférente. — (Sieur François Chaix.) — *Les arrêtés préfectoraux doivent avoir pour objet un intérêt général et public, et ne peuvent statuer exclusivement et*

uniquement dans l'intérêt privé. — Mais un arrêté, même individuel, peut avoir ce caractère, lorsqu'une mesure individuelle suffit à sauvegarder l'intérêt général. — Il en est ainsi, en matière de police de voirie, de l'arrêté préfectoral autorisant un individu à construire le long d'un chemin vicinal de grande communication et à y déposer des matériaux, à la charge de faire enregistrer le dit arrêté au commissariat de police de l'arrondissement. — Un tel arrêté est obligatoire pour les tribunaux comme pour la personne qu'il concerne. — Il importe peu qu'il n'ait pas été fixé de délai pour son enregistrement, qui, ayant pour but de faciliter la surveillance de son exécution, doit, en tout cas, être préalable à toute construction et à tout dépôt.

La Cour,

Vu le mémoire du commissaire de police remplissant les fonctions du ministère public près le tribunal de simple police du canton de Château-Renard;

Vu la loi des 22 décembre 1789-janvier 1790, section 3, article 2;

Vu la loi du 24 août 1790, titre XI, article 3, n° 1er, et celle du 24 mai 1836, article 21;

Vu les articles 471, n° 15, du Code pénal et 159 du Code d'instruction criminelle, ensemble l'arrêté du préfet du département des Bouches-du-Rhône, du 27 juin 1874, dont l'article 3 porte : « L'agent voyer en chef du département est chargé de faire surveiller l'exécution du présent arrêté, que le pétitionnaire est tenu de faire enregistrer au commissariat de police de l'arrondissement; »

Attendu que, sur la demande que lui en avait faite la partie, le préfet a autorisé Chaix, par l'arrêté ci-dessus visé, à construire une maison sur une propriété qu'il possède dans la commune de Château-Renard, le long du chemin de grande communication, n° 9, et à déposer ses matériaux sur le dit chemin;

Que, traduit devant le tribunal de simple police pour avoir, en contravention à l'article 3 précité de l'arrêté préfectoral, déposé des matériaux sur ce chemin avant d'avoir fait enregistrer le dit arrêté au commissariat de police, Chaix a été relaxé, sous le double prétexte que l'arrêté, portant autorisation de construire, n'ayant pour objet qu'un intérêt privé, n'aurait pas le caractère d'un règlement, et que, en second lieu, il n'aurait pas fixé le délai dans lequel il devait être enregistré;

Attendu, d'une part, que si, de leur nature, les arrêtés pris en

matière de police de voirie, comme en toute autre matière, par l'autorité préfectorale, doivent avoir un intérêt public et général pour objet, et ne peuvent statuer exclusivement et uniquement dans l'intérêt privé, tout arrêté qui autorise une construction le long d'un chemin public et le dépôt des matériaux sur cette voie, bien qu'il ne concerne qu'une personne déterminée, n'en est pas moins pris dans un intérêt général et public, puisqu'il est des cas où l'intérêt de la sûreté et de la commodité du passage sur la voie publique peut ne requérir qu'une mesure individuelle, et que toute disposition prise en pareille matière par l'autorité compétente est évidemment obligatoire pour celui qu'elle concerne et pour les tribunaux;

Attendu que, relativement aux chemins vicinaux de grande communication, les préfets sont compétents pour prendre des arrêtés au sujet des alignements, autorisations de construire le long de ces chemins et tous autres détails de surveillance et de construction;

Attendu, d'autre part, que, si l'article 3 de l'arrêté préfectoral ne fixe pas le délai dans lequel il serait enregistré au commissariat de police, il est évident que cet enregistrement devait être opéré avant le commencement de toute construction et avant tout dépôt sur la voie publique, puisqu'il avait uniquement pour objet de mettre en mesure les agents chargés de la police de la voirie de surveiller si Chaix se conformait strictement, en édifiant sa construction, aux conditions qui lui étaient imposées par l'arrêté du préfet;

D'où il suit que, en statuant comme il l'a fait, le juge de police a faussement interprété l'arrêté du préfet du 27 juin 1874, et formellement violé tant cet arrêté que les articles de lois ci-dessus visés;

Casse et annule le jugement rendu, le 24 juin 1875, par le tribunal de simple police du canton de Château-Renard; et, pour être statué conformément à la loi sur la contravention, renvoie François Chaix et les pièces du procès devant le tribunal de simple police du canton de Tarascon, à ce déterminé par la délibération spéciale prise en la chambre du conseil;

Ordonne que, à la diligence du procureur général en la cour, le présent arrêté sera imprimé et transcrit sur les registres du greffe du tribunal de simple police du canton de Château-Renard, en marge ou à la suite de la décision annulée.

(N° 410)

[13 novembre 1875.]

Travaux publics (marché de). — Route départementale. — Rechargement. — Adjudicataire. — Fourniture des matériaux. — Vente au département. — Louage d'ouvrage. — Contrat mixte. — Extraction des cailloux. — Arrêt du conseil du 7 septembre 1755. — Décrets des 16 septembre 1807 et 8 février 1868. — Assignation des carrières. — Prohibition de changement de destination. — Circonstances indifférentes. — Tromperie sur la nature des matériaux. — Application de l'article 423 du Code pénal. — Acte administratif. — Interprétation. — Administration. — Compétence. — Tribunaux. — Obligation de surseoir. — Dispositions claires. — Routes départementales. — Rechargement. — Adjudicataire. — — Matériaux à fournir à titre de vente. — Arrêt. — Constatation. — Appréciation et exécution du contrat. — Pas lieu à interprétation. — Magistrat. — Limite d'âge. — Successeur nommé. — Fonctions continuées jusqu'à la prestation du serment et à l'installation. — (Sieurs Auguste Poiget et Gallon père et fils.) — *Lorsque par un marché de rechargement d'une route, un entrepreneur s'est rendu adjudicataire à la fois de la fourniture au département du caillou et du sable, et du travail, de l'emploi des matériaux et du cylindrage des parties rechargées, le marché constitue un contrat mixte, louage d'ouvrage ou d'industrie quant au travail, et vente quant aux matériaux, que l'adjudicataire achète à ses risques et périls et revend au département, lequel en devient propriétaire par la livraison. — Il en est ainsi, quoique les carrières d'où les cailloux devront être extraits soient assignées à l'adjudicataire en vertu de l'arrêt du conseil du 7 septembre 1755, des décrets des 16 septembre 1807 et 8 février 1868, et de la décision ministérielle du 16 novembre 1866, et encore quoiqu'il soit interdit à l'adjudicataire de détourner ces cailloux de leur destination. — En effet, la première de ces circonstances n'empêche pas l'adjudicataire d'être obligé d'acheter les cailloux à leurs propriétaires, et la seconde suppose précisément qu'ils sont vendus à l'avance au département. — L'article 423 du Code pénal, qui punit la tromperie sur la nature de la chose vendue, est général et s'applique à l'adjudicataire de*

travaux publics comme à toute autre personne, dans la limite où cet adjudicataire est vendeur de matériaux. — L'interprétation d'un acte administratif n'appartient qu'à l'autorité administrative et les tribunaux doivent surseoir jusqu'à ce qu'elle l'ait expliqué. — Mais cette règle ne peut s'appliquer à l'exécution des actes dont les dispositions claires et le sens et la portée sans obscurité ni ambiguïté ne peuvent donner lieu à interprétation (*). — *A cette catégorie appartient un devis de rechargement d'une route départementale, qui stipule avec évidence la fourniture par l'adjudicataire, et à titre de vente, des matériaux du rechargement. L'arrêt qui constate cette stipulation n'interprète pas le devis; il apprécie le contrat au point de vue légal et en assure l'exécution. — Un magistrat qui a atteint la limite d'âge est apte à continuer à remplir ses fonctions jusqu'à la prestation de serment et à l'installation de son successeur.*

La Cour,

Joignant les pourvois et statuant par un seul et même arrêt;

Sur le premier moyen, pris d'une fausse application de l'article 423 du Code pénal, en ce que l'arrêt attaqué aurait appliqué le dit article à une tromperie sur la nature de la chose livrée en exécution d'un contrat de louage et d'industrie;

Attendu que Gallon père et fils se sont rendus adjudicataires, le 23 mars 1872, du rechargement de la chaussée empierrée de la route départementale, n° 4, de Pithiviers à Étampes;

Attendu que l'article 1er des devis et cahier des charges dispose ainsi : « Le présent devis a pour objet : 1° la fourniture du caillou et du sable nécessaires aux rechargements partiels à exécuter sur 4.800 mètres, répartis en trois sections, entre l'origine de la route et la limite de Seine-et-Oise; 2° l'emploi du caillou en rechargement; 3° le cylindrage des parties rechargées; »

Que ce caillou, réduit à la grosseur voulue pour être employé au rechargement, devait être livré à pied d'œuvre par l'adjudicataire, et lui était payé par le département moyennant une somme à déterminer d'après les bases d'un bordereau joint au devis et indicatif du prix du mètre cube, totalement distinct de celui du sable, et ceux de l'emploi des matériaux et du cylindrage;

Que le contrat ainsi intervenu entre l'adjudicataire et le département constitue un contrat mixte de louage d'ouvrage ou d'in-

(*) Voir arrêt du 14 mai 1875 (dame Brossard, veuve Jarriau, *Ann.* 1876, p. 613).

dustrie et de vente : de louage, quant à l'emploi des matériaux et au cylindrage; de vente, quant à la fourniture du caillou ou du sable, puisque l'adjudicataire en transférait, par la livraison, la propriété au département, et que celui-ci lui en payait la valeur;

Que, si le devis désigne les carrières dans lesquelles aurait lieu l'extraction, cette disposition n'est nullement exclusive de l'obligation de l'entrepreneur d'acheter le caillou pour le revendre au département; que cela résulte des dispositions de l'arrêt du conseil du 7 septembre 1755, toujours en vigueur, des décrets des 16 septembre 1807 et 8 février 1868, ainsi que de la décision ministérielle du 16 novembre 1866, aux dispositions de laquelle l'adjudicataire s'est soumis, et des termes mêmes de son devis, puisque c'est lui qui est chargé de traiter avec le propriétaire des carrières, de lui payer le prix du caillou, à titre d'indemnité; qu'il ne peut lui-même être définitivement soldé du reliquat du prix de ses fournitures qu'en justifiant, par quittance en forme, qu'il a satisfait à ses obligations envers le propriétaire des terrains dans lesquels il a extrait les matériaux, et que le département est totalement étranger au marché qui intervient entre l'adjudicataire et le propriétaire;

Que, si l'adjudicataire ne peut distraire les cailloux de leur destination, c'est pour qu'il ne puisse abuser de l'usage d'une servitude établie sur la propriété d'autrui, dans un intérêt public, et parce que les matériaux qu'il extrait sont à l'avance vendus par lui au département;

Que si, à la suite du bordereau, après y avoir donné le total du prix du caillou par mètre cube, ces prix sont décomposés dans leurs éléments, cette décomposition a uniquement pour objet d'expliquer avec détails les dépenses à faire par l'entrepreneur pour se procurer les cailloux, les extraire des carrières, les réduire à la grosseur qu'ils doivent avoir, suivant leur destination, et de l'éclairer sur l'éventualité des charges par lui assumées, mais qu'elle n'exclut nullement la nécessité d'un achat et d'une vente;

Attendu que l'article 423 du Code pénal a pour but de protéger la loyauté et la fidélité dans les ventes; que les termes en sont généraux et absolus; qu'il s'applique aussi bien à l'entrepreneur qu'à tout autre individu, toutes les fois que, en outre de son industrie, l'entrepreneur est chargé de fournir les matériaux et trompe l'acheteur qui l'emploie sur la nature des matériaux livrés;

Qu'il en résulte que, en déclarant les demandeurs coupables d'avoir trompé l'administration départementale sur la nature des cailloux qu'ils lui ont livrés, l'arrêt attaqué, loin d'avoir fausse-

ment appliqué l'article 423 du Code pénal, en a fait une juste et saine application;

Sur le second moyen, pris de la violation du principe de la séparation des pouvoirs administratif et judiciaire, et de l'article 4, § 2, de la loi du 28 pluviôse an VIII, en ce que l'arrêt attaqué aurait interprété le devis, en déclarant que ce devis avait principalement pour objet la fourniture des cailloux, et que cette fourniture constituait une vente:

Attendu que, si l'interprétation d'un acte administatif ne peut appartenir qu'à l'autorité administrative, et si les tribunaux doivent surseoir à se prononcer jusqu'à ce que cette autorité l'ait expliqué, cette règle ne saurait recevoir d'application lorsqu'il s'agit de l'exécution d'un acte dont les dispositions sont claires, et dont le sens et la portée ne présentent ni obscurité ni ambiguïté;

Attendu, dans l'espèce, que les dispositions du devis sont claires, que le sens et la portée n'en sont ni obscurs ni ambigus, que l'arrêt attaqué n'a point eu à l'interpréter et ne l'a point interprété; qu'il s'est borné, en l'appréciant au point de vue légal, à qualifier d'après la loi le contrat qui ressort des clauses qu'il contient, et à assurer l'exécution du dit devis;

Sur le troisième moyen, pris de la violation des articles 1, 2 et 3 du décret du 1er mars 1852, en ce que l'arrêt attaqué a été rendu avec le concours d'un magistrat qu'un décret antérieur avait appelé, à raison de son âge, à faire valoir ses droits à la retraite;

Attendu que, si M. Deroisin, conseiller à la Cour d'appel d'Orléans, qui a pris part, en cette qualité, à l'arrêt attaqué du 9 juin, ayant atteint la limite d'âge, avait été admis à faire valoir ses droits à la retraite, son successeur, désigné par le même décret du 1er du même mois, n'a prêté serment et n'a été installé dans ses fonctions que le 17 juin, huit jours après celui où il a été rendu;

Attendu que, aux termes de l'article 3 du décret du 1er mars 1852, le magistrat qui a atteint la limite d'âge ne doit cesser ses fonctions que lorsqu'il aura été remplacé, ce qui doit s'entendre d'un remplacement utile et effectif réalisé, non par la simple nomination de son successeur, mais par la prestation de serment de ce dernier, formalité qui peut seule lui donner l'aptitude nécessaire pour exercer ses nouvelles fonctions; que toute interprétation contraire pourrait avoir pour résultat, surtout dans les tribunaux composés d'un nombre très-restreint de juges, d'entraver et même d'interrompre le cours régulier de l'administration de la justice par la cessation instantanée du service du magistrat, dès la pro-

mulgation du décret qui l'admet à faire valoir ses droits à la retraite et désigne son successeur;

Attendu, au surplus, que l'article 122 de l'ordonnance du 28 décembre 1838, reproduisant les dispositions des articles 27 et 28 du décret du 30 janvier 1811, décide expressément que le magistrat admis à la retraite jouit de son traitement et est autorisé à continuer l'exercice de ses fonctions jusqu'au jour de l'installation de son successeur,

Rejette, etc.

(N° 411)

[19 novembre 1875.]

Voirie. — Alignement. — Travaux non autorisés. — Amende. — Plan d'alignement non approuvé. — Pas lieu à démolition. — Cassation. — Simple police. — Voirie. — Alignement. — Démolition refusée à bon droit. — Pourvoi. — Rejet. — Motifs du jugement. — Pas lieu à examen. — (Veuve Bouffaré.) — *En matière d'alignement, la démolition des travaux faits sans autorisation ne doit être ordonnée que lorsqu'ils ont été exécutés sur un terrain soumis au reculement par un plan d'alignement régulièrement approuvé. — La cour de cassation, en rejetant le pourvoi contre la décision du juge de police qui, dans ces conditions, a refusé d'ordonner la démolition, n'a pas à examiner les motifs par lesquels le juge déclare avoir été déterminé.*

La Cour,

Vu le mémoire déposé à l'appui de son pourvoi par le commissaire de police remplissant les fonctions de ministère public près le tribunal de simple police de Pontorson;

Sur l'unique moyen, tiré d'une violation des articles 4 et 5 de l'édit de décembre 1607 et de l'article 161 du Code d'instruction criminelle, en ce que le jugement attaqué, en condamnant la dame veuve Bouffaré à 1 franc d'amende pour avoir, sans autorisation, réparé un mur joignant une rue de la ville de Pontorson, n'avait pas ordonné la démolition des travaux:

Attendu qu'il est de principe, en cette matière, que la démolition des travaux faits sans autorisation ne doit être ordonnée que lorsqu'ils ont été exécutés sur un terrain soumis au recul par un plan d'alignement légalement approuvé;

Attendu que, si le ministère public, à l'appui de son pourvoi produit un plan d'alignement et une délibération du conseil municipal de Pontorson qui en aurait prescrit les modifications, ce plan n'est pas revêtu de l'approbation préfectorale; que rien n'établit que cette approbation ait été donnée, et que, dès lors, ce plan doit être considéré comme un simple projet et dépourvu du caractère obligatoire que l'accomplissement des formalités légales pouvait lui conférer;

Attendu que, quels que soient les motifs donnés par le juge de police pour refuser d'ordonner la démolition des travaux, son refus, dans les conditions qui viennent d'être indiquées, était légitime, et que, loin de violer les dispositions susvisées, il en a fait au contraire une saine application:

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 412)

[25 novembre 1875.]

Imprudence (homicide par). — Architecte. — Voûte. — Ecroulement. — Mort d'homme. — Plan et exécution. — Insolidité présumée et défaut de vigilance. — Constatations souveraines. — Délit personnel. — Architecte ayant cessé d'être employé. — Tiers. — Imprudences ultérieures. — Responsabilité éventuelle et distincte. — Conclusions de l'architecte contre les tiers. — Vice de construction. — Cause déterminante de l'accident. — Constatations de l'arrêt. — Rejet des conclusions. — Motifs suffisants. — (Sieur Dominique Petit.) — *C'est à bon droit qu'un arrêt met à la charge d'un architecte un délit personnel d'homicide par imprudence, lorsqu'il constate que cet architecte a conçu dans des conditions d'insolidité présumée le plan d'une voûte dont l'écroulement a amené la mort d'un ouvrier, et que le dit architecte a exécuté ce travail sans apporter à sa confection toute la vigilance nécessaire. — Ces constatations sont souveraines, et la responsabilité pénale qu'elles créent à la charge de l'architecte ne peut être détruite par la simple allégation de faits d'imprudence ultérieurs imputables à des tiers et se plaçant à une époque où le prévenu n'était plus l'architecte du propriétaire, dussent même ces faits engendrer à leur tour la responsabilité de ceux-ci. — Il est suffisamment répondu à des con-*

clusions de l'architecte, tendant à faire rejeter sur les auteurs des dernières imprudences toute la responsabilité de l'accident, par l'arrêt qui, pour rejeter ces conclusions, constate que sans le vice de construction imputable à l'architecte, l'accident n'eût pas eu lieu.

La Cour,

Sur le premier moyen, pris de la violation prétendue de l'article 319 du Code pénal, en ce que l'arrêt attaqué aurait fait peser sur le demandeur en cassation la responsabilité d'un délit qui ne lui serait pas personnel :

Attendu que l'arrêt attaqué déclare, en fait, que Petit était l'architecte du propriétaire, le sieur Delpech; qu'en cette qualité il a dressé le plan de la voûte à arête dont il s'agit au procès, qui s'est écroulée et dont la chute a amené la mort de l'ouvrier Rouquet; que Petit, conformément à son plan général, a donné au serrurier les dimensions des fers devant former l'armature métallique de la voûte; qu'il est devenu certain pour les juges, par les documents de la cause et les avis des experts, que la voûte a été conçue et exécutée par Petit dans des conditions d'insolidité présumée et d'aplatissement trop grand; que cette voûte n'a pu avoir qu'une épaisseur et une hauteur de flèche insuffisantes, et que ces proportions défectueuses faisaient prévoir l'éventualité d'un accident qui s'est malheureusement réalisé; qu'en résumé, l'architecte Petit avait conçu un projet de terrasse qui exigeait de sa part une attention toute particulière, et qu'il n'a pas apporté à sa confection toute la vigilance qu'il aurait dû y consacrer;

Attendu que de ces constatations de fait, qui sont souveraines, l'arrêt attaqué a pu et dû déduire, comme conséquence légale, l'existence, à la charge de Petit, d'une imprudence personnelle engageant sa responsabilité au point de vue pénal; que la simple allégation de faits se rattachant à une imprudence postérieure, et que Petit prétendait être imputable à des tiers, en supposant que les faits allégués pussent engendrer une autre responsabilité pénale, était impuissante à faire disparaître celle que Petit avait encourue et qui prenait sa source dans le fait initial constituant son imprudence personnelle; qu'il suit de là que l'arrêt attaqué, loin de violer l'article 319 du Code pénal, en a fait aux circonstances par lui constatées une saine application;

Sur le deuxième moyen, pris d'une violation prétendue de l'article 7 de la loi du 20 avril 1810, et d'un défaut de motif, en ce que

l'arrêt n'aurait pas répondu aux conclusions prises par Petit devant la cour d'appel :

Attendu que le dispositif de ces conclusions avait pour objet de faire déclarer par la cour d'appel que la responsabilité de Petit, si jamais elle avait existé, se serait déplacée pour peser tout entière sur les auteurs des dernières imprudences, qui seules auraient été la cause déterminante de l'accident;

Attendu que l'arrêt attaqué, en adoptant les motifs des premiers juges, décide expressément que les prétendues fautes commises par des tiers, après que Petit avait cessé d'être l'architecte du propriétaire, ne sont pas de nature à exonérer le prévenu Petit, la cause essentielle et première de l'accident provenant du vice de construction qui lui est imputable et sans lequel la mort de l'ouvrier Rouquet ne serait pas survenue; que ce sont là des motifs suffisants à l'appui du rejet des conclusions prérappelées, et que l'arrêt n'a nullement violé l'article 7 de la loi du 20 avril 1810;

Et attendu, d'ailleurs, que le dit arrêt est régulier en la forme.

Rejette, etc.

(N° 413)

[27 novembre 1875.]

I. *Simple police.* — 1° *Transport sur lieux.* — *Article* 41 *du Code de procédure civile.* — *Application.* — *Pas de jugement préparatoire. Ministère public non présent.* — *Parties non appelées.* — *Nullité.* — 2° *Moyens de preuve.* — *Articles* 153, 154 *et* 155 *du Code d'instruction criminelle.* — *Limitation.* — *Examen personnel.* — *Preuve illégale.* — *Cassation.* — II. *Voirie.* — *Voie publique.* — *Construction sans autorisation.* — *Aveu.* — *Ministère public.* — *Conclusion à fin d'amende et de démolition.* — *Juge de police.* — *Doute de l'empiétement.* — *Droit de surseoir.* — *Condamnation à l'amende.* — *Refus d'ordonner la démolition.* — *Constatation de l'absence d'empiétement.* — *Examen personnel.* — *Excès de pouvoir.* — *Cassation.* — (Sieur Noël Roccaserra.) — 1° *L'article* 41 *du Code de procédure civile est applicable en matière de simple police.* — *Le juge de police ne peut, à peine de nullité, se transporter sur les lieux qu'après l'avoir ordonné par un jugement préparatoire, et en présense du ministère public et des parties, ou elles appelées.* — 2° *Le juge de police ne peut fonder sa conviction que sur les*

moyens de preuve autorisés par les articles 153, 154 *et* 155 *du Code d'instruction criminelle. La sentence basée sur son examen personnel, en dehors des règles posées par ces articles, est sujette à cassation. — Lorsqu'il est reconnu par le prévenu qu'il a construit sur la voie publique sans autorisation préalable, et lorsque le ministère public a conclu tant à l'application de la peine qu'à la démolition de la construction en vertu de l'article* 161 *du Code d'instruction criminelle, le juge peut, s'il croit avoir des raisons de douter qu'il y ait empiétement sur la voie publique, surseoir à statuer tant sur la contravention que sur la réparation civile, jusqu'à justification d'un alignement régulier; mais il ne peut pas, sans excès de pouvoir, condamner le prévenu à l'amende pour avoir construit sans autorisation, et, en même temps, refuser d'ordonner la démolition, en se fondant sur ce que, d'après son examen personnel, l'empiétement prétendu n'existerait pas* (*).

La Cour,

Sur le moyen relevé d'office et pris de la violation des articles 41 du Code de procédure civile et 153 et suivants du Code d'instruction criminelle:

Attendu que le juge de police déclare, dans le jugement attaqué, que, s'étant rendu sur les lieux, il a reconnu que Roccaserra avait effectivement fait construire un mur en pierres sèches sur la voie publique, au lieu dit *Canale delle Noce*, mais à la distance qui lui était prescrite par les lois et règlements; qu'ainsi il n'avait commis d'autre contravention que celle de n'avoir pas requis l'alignement préalable;

Attendu que la disposition de l'article 41 du Code de procédure civile est applicable en matière de simple police, et substantielle au droit de la défense; que le juge de police ne peut se transporter sur les lieux pour les visiter qu'après l'avoir préalablement ordonné par un jugement préparatoire, et que ce jugement doit s'effectuer contradictoirement et en présence du ministère public et des parties ou elles dûment appelées;

Attendu que le juge ne peut fonder sa conviction que sur les moyens de preuve qui sont autorisés par les articles 153, 154 et 155 du Code d'instruction criminelle; qu'il ne peut conséquemment baser sa sentence, en dehors des règles ci-dessus, sur son examen

(*) Voir arrêt du 15 janvier 1874 (Chéradame, *Ann.* 1875, p. 385).

personnel; qu'à ce premier point de vue, le jugement attaqué a encouru la cassation;

Sur le moyen invoqué par le pourvoi et pris de la violation de l'article 161 du Code d'instruction criminelle, de l'édit de 1607 et de l'article 471, n° 5, du Code pénal :

Attendu que le prévenu reconnaissait avoir élevé sa construction joignant la voie publique, sans autorisation préalable; que le ministère public avait conclu tant à l'application de la pénalité portée par l'article 471, n° 5, du Code pénal qu'à la démolition du mur, en vertu de l'article 161 du Code d'instruction criminelle; que cependant le juge s'est borné à condamner le prévenu à une amende de 2 francs, mais qu'il a refusé de se prononcer sur la démolition demandée, en déclarant que Roccaserra avait construit à la distance qui lui était prescrite par les lois et règlements;

Attendu que le juge de police était incompétent pour décider s'il résultait ou non de la construction dont s'agit un empiétement sur la voie publique; qu'en supposant que cette question restât douteuse pour le juge, son devoir était de surseoir à statuer tant sur la contravention même que sur la réparation du dommage prétendu causé à la voie publique, jusqu'à ce qu'il fût justifié d'un alignement régulier; mais qu'il ne lui appartenait point de décider que la construction n'empiétait pas sur cette voie; qu'en le faisant, il a commis un excès de pouvoir et violé les dispositions législatives ci-dessus visées;

Par ces motifs, casse et annule le jugement rendu par le tribunal de simple police du canton de Sartène, le 9 septembre 1875; et pour être fait droit sur la prévention dirigée contre Roccaserra renvoie la cause et le dit prévenu devant le tribunal de simple police du canton de Porto-Vecchio, à ce déterminé par délibération spéciale prise en la chambre du conseil; ordonne qu'à la diligence du procureur général en la cour, le présent arrêté sera imprimé, et qu'il sera transcrit en marge de la décision annulée.

(N° 414)

[31 décembre 1875.]

Voie publique. — Dépôt gênant la circulation. — Absence de nécessité constatée. — Foi due au procès-verbal. — Relaxe non justifié. — (Sieur Étienne Dubreil.) — *Lorsqu'un procès-verbal régulier constate*

qu'un dépôt a été fait sur la voie publique de manière à gêner la circulation, le tribunal de simple police ne peut, sans méconnaître la foi due au procès-verbal, prononcer le relaxe, en déclarant que le procès-verbal n'indiquait pas, et qu'il ne résultait d'aucun autre moyen de preuve, que le dépôt effectué sans nécessité eût empêché ou diminué la liberté ou la sûreté du passage.

La Cour,

Vu la requête à l'appui du pourvoi et les observations écrites du défendeur;

Sur l'unique moyen de cassation, pris de la violation des articles 471, n° 4, du Code pénal et 161 du Code d'instruction criminelle:

Vu les dits articles;

Attendu que, par procès-verbal régulier, dressé le 14 mai 1875, le commissaire de Saint-Nazaire a constaté qu'Étienne Dubreil, marchand dans cette ville, avait exposé en étalage, en face de sa boutique, une voiture d'enfant sur le trottoir étroit de la rue de Penhouët, malgré la défense faite par le maire aux marchands d'embarrasser ainsi les trottoirs;

Attendu qu'à raison de ce fait, relevé à sa charge, comme constituant la contravention prévue par l'article 471, n° 4, du Code pénal, Dubreil a été traduit devant le tribunal de simple police de Guérande, régulièrement saisi de la connaissance de cette affaire par l'arrêt de la cour de cassation, chambre criminelle, du 30 juillet 1875;

Attendu que le prévenu, qui reconnaissait l'existence du dépôt, a été relaxé par ce motif: que le procès-verbal ne déclarait pas, et qu'il ne résultait d'aucun autre moyen de preuve, que le dépôt effectué sans nécessité eût empêché ou diminué la liberté ou la sûreté du passage;

Attendu que, par cette décision, le juge de police a méconnu la foi due au procès-verbal; qu'en effet, ce procès-verbal, par l'ensemble des circonstances qu'il relatait, constatait en même temps l'embarras de la voie publique et l'empêchement ou la diminution de la libre circulation, laquelle se trouvait entravée à l'endroit où était déposée, sur un trottoir étroit, une voiture d'enfant;

Attendu qu'il suffit, en droit, pour caractériser la contravention prévue par l'article 471, n° 4, susvisé, qu'il y ait eu un empêchement ou une diminution quelconque de la liberté ou de la sûreté du passage;

Que ces conditions sont remplies lorsque la chose déposée sans nécessité est de telle nature qu'elle fait obstacle à la circulation sur la voie publique;

Que l'empêchement ou la diminution du passage sont alors la conséquence forcée du dépôt, et qu'ils se trouvent ainsi juridiquement établis, sans que le procès-verbal constate expressément que le dépôt a produit ce résultat;

D'où il suit qu'en statuant comme il l'a fait, le jugement attaqué a violé les articles susvisés,

Casse et annule le jugement rendu, le 5 novembre 1875, par le tribunal de simple police du canton de Guérande, en faveur d'Étienne Dubreil;

Et, pour être statué de nouveau conformément à la loi, renvoie la cause et les parties devant le tribunal de simple police du canton de Savenay;

Ordonne, etc.

PERSONNEL.

(N° 415)

Août 1876.

CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés au grade de conducteur de 4e classe les candidats déclarés admissibles ci-après désignés:

7 *août* 1876. — M. Labrugnière, Lot-et-Garonne, navigation du Lot.

Idem. — M. Rancé, Aveyron, chemin de fer de Rodez à Millau.

19 *août.* — M. Balland, Sarthe, service d'études des chemins de fer du réseau d'Orléans à la mer.

28 *août* 1876. — M. Maraval, Tarn, chemin de fer de Mazamet à Bédarieux.

Idem. — M. Malhère, Mayenne, service ordinaire.

Idem. — M. François, Haute-Vienne, chemin de fer de Limoges à Eymoutiers.

Idem. — M. Gannat, Allier, service ordinaire.

Idem. — M. Pacton, Nièvre, service ordinaire.

Idem. — M. Broma, Seine-et-Oise, service ordinaire.

2° SERVICES DÉTACHÉS.

7 *août* 1876. — M. Thoumin, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de la Mayenne, est mis à la disposition du gouverneur général civil de l'Algérie pour être employé au service des ponts et chaussées en Algérie.

Idem. — M. Barnier, ancien conducteur, est réintégré et autorisé à entrer au service municipal de la ville de Grenoble.

9 *août.* — M. Lignier, conducteur de 4e classe, en congé illimité, est remis en activité et attaché au service de l'Algérie.

3° CONGÉS.

8 *août* 1876. — Un congé d'un an sans traitement est accordé à M. Rottée, conducteur de 4e classe, attaché au service central des phares.

4° RETRAITES.

	Date d'exécution.
7 août 1876. — M. Baret, conducteur de 3e classe, Lot-et-Garonne, navigation du Lot.	16 juillet 1876.
8 août 1876. — M. Salmon, conducteur de 2e classe, Yonne, navigation de l'Yonne.	1er janv. 1877.
28 août 1876. — M. Mougenot, conducteur de 2e classe, en congé.	1er sept. 1876.

5° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. de Golian, conducteur de 4e classe, Corse, service ordinaire.	5 août 1876.
M. Blondel, conducteur de 3e classe, Corse, service ordinaire.	6 août 1876.
M. Poy, conducteur principal, Rhône, contrôle de l'exploitation des chemins de fer P.-L.-M.	25 août 1876.

6° DÉCISIONS DIVERSES.

7 *août* 1876. — M. Baëlen, ancien conducteur, est réintégré et attaché au service ordinaire du département du Nord.

Idem. — M. Lelonge, conducteur de 4e classe, détaché dans les bureaux du ministère des travaux publics, passe dans le département de la Seine, aux études du réseau d'Orléans à la mer.

Idem. — M. Pingel, conducteur de 1re classe, au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais, dans le département du Pas-de-Calais, passe au même service, dans le département du Nord, en remplacement de M. Leroy, conducteur de 4e classe, qui le remplacera lui-même dans le département du Pas-de-Calais.

8 *août.* — M. Brancourt, conducteur de 1re classe, en congé illimité, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de l'Indre.

Idem. — M. Cavalier, conducteur de 4e classe, attaché au service des ponts et chaussées dans l'Inde et remis à la disposition du ministre des travaux publics, passe, dans le département du Lot, au service des études du chemin de fer de Cahors à Capdenac ou près Figeac.

Idem. — M. Faucheron, conducteur de 4e classe, en congé illimité, est remis en activité et attaché, dans le département de la Marne, au service des études du chemin de fer d'Hirson à la ligne de Reims à Mézières.

12 *août.* — M. Jouanneau, conducteur de 2e classe, au service ordinaire du département de la Savoie, passe au service ordinaire du département de Seine-et-Oise.

Idem. — M. Philippe, ancien conducteur de 4e classe, est réintégré et attaché au service ordinaire du département de la Savoie.

16 *août.* — M. Lefèvre, conducteur de 2e classe, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord, dans le département de la Seine, passe, dans le même département, au service de la navigation de la Seine (3e section).

17 *août.* — M. Tupigny, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de la Haute-Marne, passe au service de la 1re section du contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord.

24 *août.* — M. Dessus, conducteur de 4e classe, sans emploi, est attaché, dans le département des Ardennes, au service du canal de l'Est.

La décision du 28 avril qui l'attachait au service de la navigation de la Garonne est rapportée.

25 *août* 1876.— M. Guyomar, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de l'Allier, passe, dans le département de la Seine, au service de la navigation de la Seine (3e section).

Idem. — M. Delomone, conducteur de 1re classe, au service ordinaire du département des Deux-Sèvres, passe au service ordinaire du département de l'Allier.

Idem. — M. Maison, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de la Seine-Inférieure, passe, dans le département de l'Eure, au service de la navigation de la Seine (3e section).

Idem. — M. Cordier, conducteur de 3e classe, attaché au service de la navigation de la Seine (3e section), est détaché temporairement dans les bureaux de l'administration centrale.

L'*Éditeur-Gérant*, Dunod. Paris. Imp. Arnous de Rivière et Ce, 26, rue Racine.

LOIS.

(N° 416)

[2 août 1875.]

Loi qui approuve une convention passée entre l'Etat et la compagnie des Messageries maritimes.

L'Assemblée nationale a adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Sont approuvées les stipulations financières contenues dans les articles 6 et 9 de la convention passée le 15 juillet 1875, entre le ministre des finances et la compagnie des Messageries maritimes, représentée par M. *Denion du Pin*, pour fixer à nouveau les conditions d'exploitation du service postal de navigation dans la Méditerranée, dans l'océan Atlantique et dans les mers de l'Indo-Chine.

Art. 2. — La dite convention, annexée à la présente loi, ne sera passible que du droit fixe de 3 francs.

CONVENTION.

Entre M. le ministre secrétaire d'État des finances, agissant au nom de l'État,

D'une part ;

Et la compagnie des Messageries maritimes, représentée par M. *Denion du Pin*, administrateur de la dite compagnie, dûment autorisé par délibération du conseil d'administration, en date du 14 juillet 1875,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le service à exécuter dans la Méditerranée donnera lieu, à partir du 22 juillet 1876, à un parcours annuel obligatoire de 146.553 lieues marines un tiers, réparti entre les lignes suivantes :

1° Lignes de Marseille à Constantinople et retour, desservies hebdomadairement, une fois tous les quatorze jours par le Pirée, une fois tous les quatorze jours par Smyrne et comportant annuellement ensemble un parcours de 52,381 lieues marines un tiers;

2° Ligne de Marseille à Alexandrie et retour, desservie tous les quatorze jours et comportant annuellement un parcours de 25.376 lieues marines;

3° Lignes circulaires de Syrie, desservies hebdomadairement, une fois tous les quatorze jours par Alexandrie (se combinant avec la ligne de Marseille à Alexandrie, pour compléter un service hebdomadaire d'Égypte), et enfin tous les quatorze jours par Smyrne, comportant annuellement ensemble un parcours de 68.796 lieues marines.

Cesseront d'être obligatoires et subventionnés, à compter du 22 juillet 1876, les parcours actuellement exécutés dans la mer Noire, dans le Danube et sur la ligne de Thessalie.

Art. 2. — Le service à exécuter sur les lignes transatlantiques du Brésil et de la Plata donnera lieu, à compter du 22 juillet 1876, à un parcours annuel obligatoire de 99.552 lieues marines, réparti entre deux lignes (dont l'une dite *ligne directe*), de Bordeaux à Buenos-Ayres et retour, desservies par quinzaine et combinées de manière à assurer alternativement un départ sur chacune des deux lignes.

Art. 3. — Le service à exécuter dans les mers de l'Indo-Chine donnera lieu à un parcours annuel obligatoire de 221.077 lieues marines deux tiers réparti entre les lignes suivantes :

1° Ligne principale de Marseille à Shanghaï et retour, desservie tous les quatorze jours et comportant annuellement un parcours de 154.960 lieues marines;

2° Ligne d'embranchement d'Aden à Maurice et retour, desservie tous les vingt-huit jours et comportant annuellement un parcours de 21.571 lieues marines;

3° Ligne d'embranchement de Pointe-de-Galles à Calcutta et retour, desservie tous les vingt-huit jours et comportant annuellement un parcours de 11.700 lieues marines;

4° Ligne d'embranchement de Singapore à Batavia, desservie tous les vingt-huit jours et comportant annuellement un parcours de 4.766 lieues marines deux tiers;

5° Ligne d'embranchement de Hong-Kong à Yokohama, desservie tous les quatorze jours et comportant annuellement un parcours de 20.080 lieues marines.

Art. 4. — Le service à exécuter sur les lignes des trois réseaux sera accompli conformément aux itinéraires actuellement en vigueur, jusqu'à ce qu'il en ait été autrement décidé par le ministre des finances, qui aura la faculté de les reviser à toute époque et de fixer à nouveau les points de départ et d'arrivée des lignes desservies.

S'il y a lieu à révision, cette révision sera faite de concert avec la compagnie, en tenant compte des exigences du service postal et des intérêts de l'exploitation commerciale.

Art. 5. — L'exploitation des lignes postales concédées à la compagnie aura pour échéance commune la date du 22 juillet 1888, fixée par les conventions actuellement en vigueur comme terme de la concession de l'Indo-Chine.

Art. 6. — La subvention afférente annuellement accordée aux services de la Méditerranée et à ceux du Brésil et de la Plata est fixée, à partir du 22 juillet 1876 jusqu'au terme de la concession, à la somme de 4.382.263f,34.

A partir de la même date et jusqu'au terme de la concession, la subvention annuellement afférente aux lignes de l'Indo-Chine sera ramenée à une annuité fixe de 8.573.024f,26.

Moyennant le payement d'une annuité de 190.483f,08, la compagnie aura la faculté de ne se libérer qu'en douze années de la somme de 1.995.750f,10, montant des avances remboursables dont elle a été éventuellement constituée débitrice envers l'État par la convention du 27 mai 1862.

Les subventions continueront à être payées à la compagnie par douzièmes mensuels à terme échu.

Art. 7. — Trois ans au moins avant l'expiration de la concession, l'État, si la compagnie le demande, devra faire connaître les conditions dans lesquelles il entend renouveler un accord pour la continuation des services réglés par la présente convention ou notifier sa renonciation à ces services.

Art. 8. — La présente convention n'aura d'effet qu'autant que les dispositions financières qu'elle a pour but de consacrer auront été approuvées par une loi et rendues exécutoires par un décret.

(N° 417)

[27 novembre 1875.]

Loi qui autorise le département de l'Ardèche : 1° à avancer à l'État une somme de 1.200.000 francs pour la rectification de la route nationale, n° 103, de la Voulte au Puy; 2° à contracter un emprunt.

L'Assemblée nationale a adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics est autorisé à accepter, au nom de l'État, l'offre faite par le conseil général du département de l'Ardèche, ainsi qu'il résulte de ses délibérations du 24 octobre 1874 et du 8 avril 1875, d'avancer à l'État la somme de 1.200.000 francs, à l'effet d'assurer l'achèvement de la rectification de la route nationale, n° 103, de la Voulte au Puy, par la vallée de l'Érieux, déclarée d'utilité publique par décret du 29 août 1863.

Art. 2. — Les fonds successivement versés par le département, jusqu'à concurrence de la dite somme de 1.200.000 francs, porteront intérêt à 3 1/2 p. 100, à dater de leur versement. Les dits intérêts, servis par l'État, seront versés tous les six mois à la caisse départementale.

L'amortissement sera effectué par l'État en douze payements

égaux, à partir de l'exercice 1879; chaque payement annuel sera fait le 30 avril.

Art. 3. — Le département de l'Ardèche est autorisé, conformément à la demande que le conseil général en a faite, à emprunter, à taux d'intérêt qui ne pourra dépasser 6 p. 100, une somme de 1.200.000 francs, qui sera avancée à l'État, ainsi qu'il est dit à l'article 1er.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit par voie de souscriptions, soit de gré à gré, avec la faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement auprès de la caisse des dépôts et consignations.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

Art. 4. — Le département est également autorisé à s'imposer extraordinairement pendant onze ans, à partir de 1880, un centime additionnel au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera consacré, avec le reliquat des impositions antérieurement créées et le montant des remboursements effectués par l'État, à l'amortissement et au service des intérêts de l'emprunt réalisé en vertu de l'article 3 ci-dessus.

Art. 5. — Cette imposition sera recouvrée indépendamment des centimes extraordinaires dont le maximum est fixé par les lois annuelles de finances, en exécution de la loi du 10 août 1871.

(N° 418)

[2 décembre 1875.]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Marmande à Angoulême et approuve la convention passée pour la concession du dit chemin de fer.

L'Assemblée nationale a adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer qui, se détachant de la ligne de Bordeaux à Cette, à ou près la station de Marmande, passera par Miramont, Eymet,

Falguerat, Bergerac, où il se raccordera avec le chemin de fer de Libourne au Buisson ; Mussidan, où il se raccordera avec le chemin de Périgueux à Coutras ; Ribérac, à ou près Verteac, Gouts, et, se rapprochant autant que possible de la Rochebeaucourt, se raccordera, à Angoulême, soit avec le chemin de Tours à Bordeaux, soit avec celui des Charentes.

Art. 2. — Est approuvée la convention provisoire passée, le 2 décembre 1875, entre le ministre des travaux publics et MM. le baron *de Montour*, le comte *de Leusse* et le baron *de Bonnemains*, pour la concession du chemin de fer énoncé à l'article 1er ci-dessus, moyennant une subvention de l'État de 12.750.000 francs.

Art. 3. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée, après avis du ministre des finances, par le ministre des travaux publics.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure à la moitié du capital total à réaliser par la compagnie, déduction faite de la subvention.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que la moitié au moins du capital-actions ait été versée et employée en achats de terrains, en travaux, en approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation, comprenant les recettes et les dépenses de premier établissement et d'exploitation, sera remis, tous les trois mois, au ministre des travaux publics et inséré au *Journal officiel*.

Art. 4. — La dite convention et le cahier des charges annexé à la présente loi ne seront passibles que du droit fixe de 3 francs.

CONVENTION.

L'an 1875 et le 2 décembre,

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous la réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part ;

Et MM. le baron *de Montour*, ancien maître des requêtes au Conseil d'État, ancien préfet ; le comte *de Leusse*, ancien député, membre du comité de censure de la Société financière de Paris ; le baron *de Bonnemains*, censeur de la Société de dépôts et comptes courants, représentants d'une compagnie particulière établie à Paris,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics, au nom de l'État, concède à

MM. le baron *de Montour*, le comte *de Leusse* et le baron *de Bonnemains*, ès noms qu'ils agissent, un chemin de fer qui, se détachant de la ligne de Bordeaux à Cette à ou près la station de Marmande, passera par Miramont, Eymet, Faguerat, Bergerac, où il se raccordera avec le chemin de fer de Libourne au Buisson; Mussidan, où il se raccordera avec le chemin de Périgueux à Coutras; Ribérac, à ou près Verteillac, Gouts, et, se rapprochant autant que possible de la Rochebeaucourt, se raccordera, à Angoulême, soit avec le chemin de Tours à Bordeaux, soit avec celui des Charentes.

Art. 2. — MM. le baron *de Montour*, le comte *de Leusse* et le baron *de Bonnemains*, ès noms qu'ils agissent, s'engagent à exécuter le chemin qui fait l'objet de la présente convention et à se conformer, pour la construction et l'exploitation du dit chemin, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Les concessionnaires ne pourront émettre d'actions ou de promesses d'actions négociables avant d'avoir constitué une société anonyme suivant les dispositions de la loi du 24 juillet 1867.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics s'engage à payer aux concessionnaires, à titre de subvention, pour l'exécution du chemin de fer ci-dessus énoncé, une somme de 12.750.000 francs.

La dite subvention sera versée en seize termes semestriels égaux, échéant le 15 janvier et le 15 juillet de chaque année, et dont le premier sera payé le 15 janvier 1877.

Le Gouvernement aura la faculté, avant l'échéance du premier terme, de transformer ce payement en annuités correspondant au nombre des années de la concession, en tenant compte à la compagnie de l'intérêt calculé à raison de 4f,50 p. 100.

Jusqu'à l'entier achèvement des travaux, et quel que soit le mode de payement adopté par le Gouvernement, la compagnie devra justifier, avant le payement de chaque terme, de l'emploi sur le capital-actions ou obligations, en achats de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place, d'une somme double du montant de ce terme.

Le dernier versement ne sera fait qu'après l'ouverture de la ligne entière.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer de Marmande à Angoulême se détachera de

(*) Ce cahier des charges est identique avec celui du chemin de fer d'intérêt local d'Orléans à la limite du département d'Eure-et-Loir (*Ann.* 1872, p. 34, *Cahier de mars*), sauf pour les articles qui sont insérés ici.

la ligne de Bordeaux à Cette, à ou près la station de Marmande, passera par Miramont, Eymet, Falguerat, Bergerac, où il se raccordera avec le chemin de fer de Libourne au Buisson; Mussidan, où il se raccordera avec le chemin de Périgueux à Coutras; Ribérac, à ou près Verteillac, Gouts, et, se rapprochant autant que possible de la Rochebeaucourt, se raccordera, à Angoulême, soit avec le chemin de Tours à Bordeaux, soit avec celui des Charentes.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans un délai d'un an et terminés dans un délai de cinq ans, à partir de la date de la loi qui approuve la concession.

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation de l'administration supérieure; à cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du ministre, qui prescrira, s'il y a lieu, d'y introduire telles modifications que de droit; l'une de ces expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du ministre, l'autre demeurera entre les mains de l'administration.

Avant comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'administration supérieure.

Art. 4. — La compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais de l'État.

Art. 5. — Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production de projets d'ensemble comprenant, pour la ligne entière ou pour chaque section de la ligne :

1° Un plan général à l'échelle de un dix-millième;

2° Un profil en long à l'échelle de un cinq-millième pour les longueurs et de un millième pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour point de comparaison; au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine;

La longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe;

La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil-type de la voie;

4° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par le chemin de fer, des passages soit à niveau, soit en dessus, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long; le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

Art. 6. — Les terrains seront acquis pour deux voies; mais le chemin pourra n'être exécuté que pour une voie, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement et la fondation pour deux voies des ouvrages d'art principaux, notamment du viaduc sur la Dordogne.

La compagnie sera tenue d'ailleurs d'établir la deuxième voie, soit sur la totalité du chemin, soit sur les parties qui lui seront désignées, lorsque l'insuffisance d'une seule voie, par suite du développement de la circulation, aura été constatée par l'administration.

Les terrains acquis par la compagnie pour l'établissement de la seconde voie ne pourront recevoir une autre destination.

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1m,44 à 1m,45. Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 1 mètre au moins.

On ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de 0m,50 de largeur.

La compagnie établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'asséchement de la voie et l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par l'administration, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la compagnie.

Art. 8. — (*Voir le même article du type.*)

. . . . . .

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à 20 millimètres par mètre.

Une partie horizontale de 100 mètres, etc. . . . . .

Art. 9. — Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'administration le projet des dites gares, lequel se composera:

1° D'un plan à l'échelle de un cinq-centième, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de 1 centimètre par mètre;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées

Art. 10. — A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes nationales ou départementales, devra passer soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements à niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

Art. 11. — (*Voir le même article du type.*)

. . . . . .

La largeur entre les parapets sera au moins de 8 mètres. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 0m,80.

Sur les lignes et sections pour lesquelles la compagnie est autorisée à n'exécuter les ouvrages d'art que pour une seule voie, la largeur des viaducs entre les parapets sera de 4m,50 au moins.

Art. 12. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par l'administration en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route nationale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour un chemin vicinal de grande communication, et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 8 mètres et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à 4m,80 au moins.

Sur les lignes ou sections pour lesquelles la compagnie est autorisée à n'exécuter les ouvrages d'art que pour une seule voie, l'ouverture entre les culées sera de 4m,50.

Art. 13. — Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle moindre de 45 degrés.

Chaque passage à niveau sera muni de barrières; il y sera, en outre, établi une maison de garde toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

La compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration les projets types de ces barrières.

Art. 14. — (*Voir le même article du type.*)

Art. 15. — La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins 8 mètres de largeur entre les parapets, sur les chemins à deux voies, et 4m,50, sur les chemins à une voie; la hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à 0m,80.

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

Dans tous les cas où l'administration le jugera utile, il pourra être accolé aux ponts établis par la compagnie pour le service du chemin de fer une voie charretière ou une passerelle pour piétons. L'excédant de dépense qui en résultera sera supporté par l'État, le département ou les communes intéressées, après évaluation contradictoire des ingénieurs de l'État et de la compagnie.

Art. 16. — Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins 8 mètres de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails et 6 mètres de hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à 4m,80. L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Art. 17. — A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'il peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

Art. 18. — La compagnie n'emploiera dans l'exécution des ouvrages que des matériaux de bonne qualité ; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Le poids des rails sera au moins de 35 kilogrammes par mètre courant sur les voies de circulation, si ces rails sont posés sur traverses, et de 30 kilogrammes dans le cas où ils seraient posés sur longrines.

Art. 20. — Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 21 et 22. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 23. — Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de

toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

Art. 24. — Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie.

Art. 25 et 26. — (*Voir les art. 24 et 25 du type.*)

Art. 27. — Les travaux seront exécutés sous le contrôle et la surveillance de l'administration.

Les travaux devront être adjugés par lots et sur série de prix, soit avec publicité et concurrence, soit sur soumissions cachetées, entre entrepreneurs agréés à l'avance; toutefois, si le conseil d'administration juge convenable, pour une entreprise ou une fourniture déterminée, de procéder par voie de régie ou de traité direct, il devra, préalablement à toute exécution, obtenir de l'assemblée générale des actionnaires l'approbation soit de la régie, soit du traité.

Tout marché général pour l'ensemble des travaux du chemin de fer, soit à forfait, soit sur série de prix, est, dans tous les cas, formellement interdit.

Le contrôle et la surveillance de l'administration auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges, et spécialement par le présent article, et de celles qui résulteront des projets approuvés.

Art. 28. — (*Voir l'art. 27 du type.*)

Art. 29. — Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, le dit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous les dits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas, sera dressée aux frais de la compagnie et déposée dans les archives du ministère.

Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui, par cela même, deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 30 et 31. — (*Voir les art.* 29 *et* 30 *du type.*)

Art. 32. — (*Voir l'art.* 31 *du type.*)

. . . . . .

L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes, et, en général, toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

La compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

Art. 33 et 34. — (*Voir les art.* 32 *et* 33 *du type.*)

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 35. — La durée de la concession pour le chemin de fer mentionné à l'article 1er du présent cahier des charges expirera le 31 décembre 1956.

Art. 36. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

La compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de gardes, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également du dit chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, l'État sera tenu, si la compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets, sur l'estimation qui en sera

faite à dire d'experts, et réciproquement, si l'État le requiert, la compagnie sera tenue de les céder de la même manière.

Toutefois, l'État ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Art. 37. — A toute époque après l'expiration des quinze premières années de la concession, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, suivant l'article 36 ci-dessus.

Art. 38. — Si la compagnie n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, elle sera déchue de plein droit, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme de 600.000 francs qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 68, à titre de cautionnement, deviendra la propriété de l'État et restera acquise au trésor public.

Art. 39 à 41. — (*Voir les art.* 38 *à* 40 *du typé.*)

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 42. — Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX total.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs. Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	0,067	0,033	0,10
Voyageurs. Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2e classe)	0,050	0,025	0,075
Voyageurs. Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe)	0,037	0,018	0,055
Enfants. Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.			
Enfants. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.			
Enfants. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs (sans que la perception puisse être inférieure à 0f,30)	0,010	0,005	0,015
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.	0,07	0,03	0,10
Veaux et porcs	0,025	0,015	0,04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres	0,01	0,01	0,02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres. — Poisson frais. — Denrées. — Excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs	0,20	0,16	0,36
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.	0,09	0,07	0,16
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Pruneaux — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbons de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitumes. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées	0,08	0,06	0,14
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises	0,06	0,04	0,10

SUITE DU TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers et engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables. . . . Pour le parcours de zéro à 100 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 5 francs.	0,05	0,03	0,08
Pour le parcours de 101 à 300 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 12 francs. . . .	0,03	0,02	0,05
Pour le parcours de plus de 300 kilomètres.	0,025	0,015	0,04
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.	0,09	0,06	0,15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes.	0,12	0,08	0,20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes, ne traînant pas de convoi.	1,80	1,20	3,00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes, ne traînant pas de convoi.	2,25	1,50	3,75
Tender de 7 à 10 tonnes.	0,90	0,60	1,50
Tender de plus de 10 tonnes.	1,35	0,90	2,25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner. Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0,15	0,10	0,25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0,18	0,14	0,32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide.	0,12	0,08	0,20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront, en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.	0,08	0,06	0,14
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et con-			

SUITE DU TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
ditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.	0,36	0,28	0,64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.	0,18	0,12	0,30
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer pour être transporté par train express, dans une voiture spéciale, sera soumis au tarif de.	0,60	0,40	1,00

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre zéro et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de zéro à 5 kilogrammes; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes; 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de 0f,40.

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait sur le marché régulateur de Paris à 20 francs ou au-dessus, le Gouvernement pourra exiger de la compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, péage compris, ne puisse s'élever au maximum qu'à 0f,07 par tonne et par kilomètre.

Art. 43. — (*Voir l'art. 42 du type.*)

Art. 44.—Le prix de la place sera indiqué sur les billets délivrés aux voyageurs.

Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à 20 kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

Art. 45 à 47. — (*Voir les art.* 44 *à* 46 *du type.*)

Art. 48. — Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation de l'administration supérieure, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou à plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et la compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 49. — (*Voir l'art.* 48 *du type.*)

Art. 50. — (*Voir l'art.* 49 *du type.*)

. . . . . .

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le ministre, pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse. Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'administration supérieure déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 51 à 53. — (*Voir les art.* 50 *à* 52 *du type.*)

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 54. — Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération,

ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

Art. 55. — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 56. — Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement deux compartiments spéciaux d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité des deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° Un train spécial régulier, dit *train journalier de la poste*, sera mis gratuitement chaque jour, à l'aller et au retour, à la disposition du ministre des finances, pour le transport des dépêches sur toute l'étendue de la ligne.

4° L'étendue du parcours, les heures de départ et d'arrivée, soit de jour, soit de nuit, la marche et les stationnements de ce convoi, sont réglés par le ministre des travaux publics et le ministre des finances, la compagnie entendue.

5° Indépendamment de ce train, il pourra y avoir tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont la marche sera réglée comme il est dit ci-dessus. La rétribution payée à la compagnie pour chaque convoi ne pourra excéder $0^f,75$ par kilomètre parcouru pour la première voiture, et $0^f,25$ pour chaque voiture en sus de la première.

6° La compagnie pourra placer dans les convois spéciaux de la poste des voitures de toutes classes pour le transport, à son profit, des voyageurs et des marchandises.

7° La compagnie ne pourra être tenue d'établir de convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche ou le stationnement de ces convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue par écrit quinze jours à l'avance.

8° Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers, l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des

règlements de police ; le prix sera ultérieurement réglé de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'administration et la compagnie.

9° L'administration des postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Elle réglera la forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation, par le ministre des travaux publics, des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation. Elles seront montées sur châssis et sur roues. Leur poids ne dépassera pas 8.000 kilogrammes, chargement compris. L'administration des postes fera entretenir à ses frais ses voitures spéciales ; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera à la charge de la compagnie.

10° La compagnie ne pourra réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus indiqués lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-poste ou des voitures spéciales en réparation.

11° La vitesse moyenne des convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes ne pourra être moindre de 40 kilomètres à l'heure, temps d'arrêt compris ; l'administration pourra consentir une vitesse moindre, soit à raison des pentes, soit à raison des courbes à parcourir, ou bien exiger une plus grande vitesse, dans le cas où la compagnie obtiendrait plus tard, dans la marche de son service, une vitesse supérieure.

12° La compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier délivré à Paris par le directeur général des postes. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième classe, ou de première classe, si le convoi ne comporte pas de voitures de deuxième classe.

13° La compagnie sera tenue de fournir à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires qui seront désignées par l'administration des postes, un emplacement sur lequel l'administration pourra faire construire des bureaux de poste ou d'entrepôt des dépêches et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-poste. Les dimensions de cet emplacement seront, au maximum, de 64 mètres carrés dans les gares des départements, et du double à Paris.

14° La valeur locative du terrain ainsi fourni par la compagnie lui sera payée de gré à gré ou à dire d'experts.

15° La position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits aux frais de l'administration des postes ne puissent entraver en rien le service de la compagnie.

16° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais aussi sans responsabilité pour la compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

17° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs. Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	0,067	0,033	0,10
Voyageurs. Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2e classe)	0,050	0,025	0,075
Voyageurs. Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe)	0,037	0,018	0,055
Enfants. Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs (sans que la perception puisse être inférieure à 0f,30)	0,010	0,005	0,015
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.	0,07	0,03	0,10
Veaux et porcs	0,025	0,015	0,04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres	0,01	0,01	0,02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres. — Poisson frais. — Denrées. — Excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs	0,20	0,16	0,36
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.	0,09	0,07	0,16
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Pruneaux — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbons de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitumes. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées	0,08	0,06	0,14
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises	0,06	0,04	0,10

SUITE DU TARIF.		PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
		fr. c.	fr. c.	fr. c.
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers et engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables.	Pour le parcours de zéro à 100 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 5 francs.	0,05	0,03	0,08
	Pour le parcours de 101 à 300 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 12 francs.	0,03	0,02	0,05
	Pour le parcours de plus de 300 kilomètres.	0,025	0,015	0,04
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.				
Par pièce et par kilomètre.				
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.		0,09	0,06	0,15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes.		0,12	0,08	0,20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes, ne traînant pas de convoi.		1,80	1,20	3,00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes, ne traînant pas de convoi.		2,25	1,50	3,75
Tender de 7 à 10 tonnes.		0,90	0,60	1,50
Tender de plus de 10 tonnes.		1,35	0,90	2,25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner. Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.				
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.		0,15	0,10	0,25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.		0,18	0,14	0,32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.				
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide.		0,12	0,08	0,20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront, en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.		0,08	0,06	0,14
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.				
Grande vitesse.				
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et con-				

SUITE DU TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
ditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.	0,36	0,28	0,64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.	0,18	0,12	0,30
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer pour être transporté par train express, dans une voiture spéciale, sera soumis au tarif de.	0,60	0,40	1,00

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre zéro et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de zéro à 5 kilogrammes; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes; 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de $0^{f},40$.

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait sur le marché régulateur de Paris à 20 francs ou au-dessus, le Gouvernement pourra exiger de la compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, péage compris, ne puisse s'élever au maximum qu'à $0^{f},07$ par tonne et par kilomètre.

Art. 43. — (*Voir l'art. 42 du type.*)

Art. 44.—Le prix de la place sera indiqué sur les billets délivrés aux voyageurs.

Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à 20 kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

Art. 45 à 47. — (*Voir les art. 44 à 46 du type.*)

Art. 48. — Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation de l'administration supérieure, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou à plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et la compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 49. — (*Voir l'art. 48 du type.*)

Art. 50. — (*Voir l'art. 49 du type.*)

. . . . . .

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le ministre, pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse. Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'administration supérieure déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 51 à 53. — (*Voir les art. 50 à 52 du type.*)

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 54. — Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération,

ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

Art. 55. — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 56. — Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement deux compartiments spéciaux d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité des deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° Un train spécial régulier, dit *train journalier de la poste*, sera mis gratuitement chaque jour, à l'aller et au retour, à la disposition du ministre des finances, pour le transport des dépêches sur toute l'étendue de la ligne.

4° L'étendue du parcours, les heures de départ et d'arrivée, soit de jour, soit de nuit, la marche et les stationnements de ce convoi, sont réglés par le ministre des travaux publics et le ministre des finances, la compagnie entendue.

5° Indépendamment de ce train, il pourra y avoir tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont la marche sera réglée comme il est dit ci-dessus. La rétribution payée à la compagnie pour chaque convoi ne pourra excéder $0^f,75$ par kilomètre parcouru pour la première voiture, et $0^f,25$ pour chaque voiture en sus de la première.

6° La compagnie pourra placer dans les convois spéciaux de la poste des voitures de toutes classes pour le transport, à son profit, des voyageurs et des marchandises.

7° La compagnie ne pourra être tenue d'établir de convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche ou le stationnement de ces convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue par écrit quinze jours à l'avance.

8° Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers, l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des

règlements de police ; le prix sera ultérieurement réglé de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'administration et la compagnie.

9° L'administration des postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Elle réglera la forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation, par le ministre des travaux publics, des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation. Elles seront montées sur châssis et sur roues. Leur poids ne dépassera pas 8.000 kilogrammes, chargement compris. L'administration des postes fera entretenir à ses frais ses voitures spéciales ; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera à la charge de la compagnie.

10° La compagnie ne pourra réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus indiqués lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-poste ou des voitures spéciales en réparation.

11° La vitesse moyenne des convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes ne pourra être moindre de 40 kilomètres à l'heure, temps d'arrêt compris ; l'administration pourra consentir une vitesse moindre, soit à raison des pentes, soit à raison des courbes à parcourir, ou bien exiger une plus grande vitesse, dans le cas où la compagnie obtiendrait plus tard, dans la marche de son service, une vitesse supérieure.

12° La compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier délivré à Paris par le directeur général des postes. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième classe, ou de première classe, si le convoi ne comporte pas de voitures de deuxième classe.

13° La compagnie sera tenue de fournir à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires qui seront désignées par l'administration des postes, un emplacement sur lequel l'administration pourra faire construire des bureaux de poste ou d'entrepôt des dépêches et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-poste. Les dimensions de cet emplacement seront, au maximum, de 64 mètres carrés dans les gares des départements, et du double à Paris.

14° La valeur locative du terrain ainsi fourni par la compagnie lui sera payée de gré à gré ou à dire d'experts.

15° La position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits aux frais de l'administration des postes ne puissent entraver en rien le service de la compagnie.

16° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais aussi sans responsabilité pour la compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

17° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

Art. 57. — (*Voir l'art. 56 du type.*)

. . . . . .

Les gendarmes placés dans les mêmes voitures ne payeront que le quart de la même taxe.

Le transport des wagons, etc. . . . . .

Art. 58. — (*Voir l'art. 57 du type.*)

. . . . . .

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne, pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit et il devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auront lieu aux frais de la compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

La compagnie pourra être autorisée, et au besoin requise par le ministre des travaux publics, agissant de concert avec le ministre de l'intérieur, d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'organisation, aux frais de la compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'État.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 59 et 60. — (*Voir les art. 58 et 59 du type.*)

Art. 61. — Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard des dits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne qui fait l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans le cas où la compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celle des compagnies qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel.

Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité d'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui lui est concédé, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de 100 kilomètres, 10 p. 100 du prix perçu par la compagnie ;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède 100 kilomètres, 15 p. 100;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède 200 kilomètres, 20 p. 100;

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède 300 kilomètres, 25 p. 100.

La compagnie sera tenue, si l'administration le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires des dits chemins.

En cas de difficultés entre les compagnies pour l'application de cette clause, il sera statué par le Gouvernement.

Art. 62 et 63. — (*Voir les art.* 61 *et* 62 *du type.*)

Art. 64. — Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 65. — Un règlement d'administration publique désignera, la compagnie entendue, les emplois dont la moitié devra être réservée aux anciens militaires de l'armée de terre ou de mer libérés du service.

Art. 66.—Il sera institué près de la compagnie un ou plusieurs inspecteurs ou commissaires spécialement chargés de surveiller les opérations de la compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'État.

Art. 67. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, et les frais de contrôle de l'exploitation, seront supportés par la compagnie. Ces frais comprendront le traitement des inspecteurs ou commissaires dont il a été question dans l'article précédent.

Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année, à la caisse centrale du trésor public, une somme de 120 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois, cette somme sera réduite à 50 francs par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Dans les dites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée, en exécution de l'article 58 ci-dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la compagnie par les agents de l'État.

Si la compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 68. — Avant la promulgation de la loi de concession, le concessionnaire déposera au trésor public une somme de 600.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celle de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Elle sera rendue à la compagnie par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

Art. 69. — La compagnie devra faire élection de domicile à Paris.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Seine.

Art. 70. — Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration, au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au Conseil d'État.

Arrêté à Versailles, le 2 décembre 1875.

Le Ministre des travaux publics,
Signé E. Caillaux.

Vu pour être annexé à la loi adoptée par l'Assemblée nationale dans sa séance du 2 décembre 1875.

Le Président,
Signé Duc d'Audiffret-Pasquier.

Les Secrétaires,
Signé Félix Voisin, T. Duchatel, Étienne Lamy, E. de Cazenove de Pradine.

(N° 419)

[4 décembre 1875.]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer

d'Alais au Rhône et approuve la convention passée pour la concession du dit chemin de fer.

L'Assemblée nationale a adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'Alais au Rhône, au lieu dit *Port-l'Ardoise*.

Art. 2. — Est approuvée la convention provisoire passée, le 4 décembre 1875, entre le ministre des travaux publics et M. *Stephen Marc*, agissant tant en son nom personnel qu'au nom d'une société anonyme en formation, la dite convention portant concession à M. *Stephen Marc*, ès noms qu'il agit, du chemin de fer énoncé à l'article 1er ci-dessus.

Art. 3. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée, après avis du ministre des finances, par le ministre des travaux publics.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure à la moitié du capital total à réaliser par la compagnie pour l'exécution et la mise en exploitation du chemin.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que la moitié au moins du capital-actions ait été versée et employée en achats de terrains, en travaux, en approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

Art. 4. — La convention et le cahier des charges annexés à la présente loi ne seront passibles que du droit fixe de 5 francs.

CONVENTION.

L'an 1875 et le 4 décembre,

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous la réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part,

Et M. *Stephen Marc*, agissant tant en son nom personnel qu'au nom d'une société anonyme en formation,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics, au nom de l'État, concède à M. *Stephen Marc*, ès noms qu'il agit, qui l'accepte :

1° A titre définitif : un chemin de fer d'Alais au Rhône, au lieu dit *Port-l'Ardoise* ;

2° A titre éventuel : une section de Port-l'Ardoise à Orange et un raccordement avec la ligne en projet de la rive droite du Rhône.

La concession ne sera rendue définitive, pour la section de Port-l'Ardoise à Orange, que lorsque le concessionnaire aura complétement achevé et ouvert à l'exploitation la ligne d'Alais au Rhône.

La concession pourra être rendue définitive, pour le raccordement avec la ligne en projet de la rive droite du Rhône, lorsque les formalités d'enquête prescrites par la loi du 3 mai 1841 auront été accomplies.

Art. 2. — M. *Stephen Marc*, ès noms qu'il agit, s'engage à exécuter les chemins de fer énoncés à l'article 1er ci-dessus sans subvention ni garantie d'intérêt, et aux clauses et conditions générales du cahier des charges annexé à la présente convention.

Art. 3. — Conformément à l'article 10 de la loi du 15 juillet 1845, le concessionnaire ne pourra émettre d'actions ni promesses d'actions avant d'avoir constitué une société anonyme suivant les dispositions de la loi du 24 juillet 1867.

Art. 4. — Si des compagnies de chemins de fer déjà existantes ou à créer et concessionnaires de lignes venant s'embrancher sur la ligne concédée par la présente loi empruntent des parties de cette ligne, ces compagnies ne payeront le prix du péage que pour le nombre de kilomètres réellement parcourus, un kilomètre entamé étant d'ailleurs considéré comme parcouru.

Dans le cas où le service de ces mêmes chemins de fer devrait être établi dans des gares appartenant à la compagnie rendue concessionnaire par la présente loi, la redevance à payer à cette compagnie sera réglée, d'un commun accord, entre les deux compagnies intéressées, et, en cas de dissentiment, par voie d'arbitrage.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun des dites gares, il sera statué par le ministre, les deux compagnies entendues.

Art. 5. — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation, comprenant les recettes et les dépenses de premier établissement et celles d'exploitation, sera remis, tous les trois mois, au ministre des travaux publics et inséré au *Journal officiel*,

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE 1er.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer d'Alais au Rhône partira d'Alais, en un point à déterminer ultérieurement par l'administration, la compagnie entendue; il passera par ou près Seynes, la Bruguière, Connaux, et aboutira au Rhône, au lieu dit *Port-l'Ardoise*.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans un délai d'un an et terminés dans un délai de quatre ans, à partir de la date de la loi qui approuve la présente concession.

(*) Ce cahier des charges est identique avec celui du chemin de fer d'intérêt local d'Orléans à la limite du département d'Eure-et-Loir (*Annales* 1872, p. 34, *cahier de mars*, sauf pour les articles qui sont insérés ici).

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation de l'administration supérieure ; à cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du ministre, qui prescrira, s'il y a lieu, d'y introduire telles modifications que de droit. L'une de ces expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du ministre, l'autre demeurera entre les mains de l'administration.

Avant comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'administration supérieure.

Art. 4. — La compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais de l'État.

Art. 5. — Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production de projets d'ensemble comprenant, pour la ligne entière ou pour chaque section de la ligne :

1° Un plan général à l'échelle de un dix-millième ;

2° Un profil en long à l'échelle de un cinq-millième pour les longueurs et de un millième pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour point de comparaison ; au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine ;

La longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe ;

La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières ;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil-type de la voie ;

4° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par le chemin de fer, des passages soit à niveau, soit en dessus, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long ; le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

Art. 6. — Les terrains seront acquis pour deux voies ; mais le chemin pourra n'être exécuté immédiatement que pour une voie, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement et la fondation pour deux voies des grands ouvrages d'art.

La compagnie sera tenue d'ailleurs d'établir la deuxième voie, soit sur la totalité du chemin, soit sur les parties qui lui seront désignées, lorsque l'insuffisance d'une seule voie, par suite du développement de la circulation, aura été constatée par l'administration.

Les terrains acquis par la compagnie pour l'établissement de la seconde voie ne pourront recevoir une autre destination.

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1m,44 à 1m,45. Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 1 mètre au moins.

On ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de 0m,50 de largeur.

La compagnie établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par l'administration, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la compagnie.

Art. 8. — (*Voir le même article du type.*)

. . . . . .

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à 20 *millimètres* par mètre.

Une partie horizontale de 100 mètres, etc. . . . . .

Art. 9. — Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'administration le projet des dites gares, lequel se composera:

1° D'un plan à l'échelle de un cinq-centième, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de un centimètre par mètre;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Art. 10. — A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, les croisements à niveau pourront toujours avoir lieu sous les conditions stipulées dans l'article 13.

Art. 11. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route nationale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour un chemin vicinal de grande communication, et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef, à partir du sol de la route, sera de 5 mètres au moins. Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous poutres sera de 4m,30 au moins.

La largeur entre les parapets sera au moins de 8 mètres. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 0m,80.

Sur les lignes et sections pour lesquelles la compagnie est autorisée à n'exécuter les ouvrages d'art que pour une seule voie, la largeur des viaducs entre les parapets sera de 4m,50 au moins.

Art. 12. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route nationale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour un chemin vicinal de grande communication, et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 8 mètres, et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à 4m,80 au moins.

Sur les lignes ou sections pour lesquelles la compagnie est autorisée à n'exécuter les ouvrages d'art que pour une seule voie, l'ouverture entre les culées sera de 4m,50.

Art. 13. — Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle moindre de 45°.

Chaque passage à niveau sera muni de barrières; il y sera, en outre, établi une maison de garde toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

La compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration les projets-types de ces barrières.

Art. 14. — (*Voir le même article du type.*)

Art. 15. — La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins 8 mètres de largeur entre les parapets sur les chemins à deux voies, et 4m,50 sur les chemins à une voie. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à 0m,80.

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

Dans tous les cas où l'administration le jugera utile, il pourra être accolé aux ponts établis par la compagnie pour le service du chemin de fer une voie charretière ou une passerelle pour piétons. L'excédant de dépense qui en ré-

sultera sera supporté par l'État, le département ou les communes intéressées, après évaluation contradictoire des ingénieurs de l'État et de la compagnie.

Art. 16. — Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins 8 mètres de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails et 6 mètres de hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à $4^{m},80$. L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Art. 17. — A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

Art. 18. — La compagnie n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Le poids des rails sera au moins de 35 kilogrammes par mètre courant sur les voies de circulation, si ces rails sont posés sur traverses, et de 30 kilogrammes dans le cas où ils seraient posés sur longrines.

Art. 20. — Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés par l'administration, sur la proposition de la compagnie, savoir :

1° Dans toute l'étendue de la traversée des lieux habités;

2° Sur 50 mètres de longueur au moins de chaque côté des passages à niveau ou des stations;

3° Et, enfin, dans toutes les parties où l'administration le jugerait nécessaire.

Art. 21 et 22. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 23. — Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

Art. 24. — Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie.

Art. 25 et 26. — (*Voir les art. 24 et 25 du type.*)

Art. 27. — Les travaux seront exécutés sous le contrôle et la surveillance de l'administration.

Les travaux devront être adjugés par lots ou sur série de prix, soit avec publicité et concurrence, soit sur soumissions cachetées, entre entrepreneurs agréés à l'avance; toutefois, si le conseil d'administration juge convenable, pour une entreprise ou une fourniture déterminée, de procéder par voie de régie ou de traité direct, il devra, préalablement à toute exécution, obtenir de l'assemblée générale des actionnaires l'approbation soit de la régie, soit du traité.

Tout marché à forfait, avec ou sans série de prix, passé avec un même entrepreneur, soit pour l'exécution des terrassements ou ouvrages d'art, soit pour l'ensemble du chemin de fer, soit pour la construction d'une ou plusieurs sections de ce chemin, est, dans tous les cas, formellement interdit.

Le contrôle et la surveillance de l'administration auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et spécialement par le présent article, et de celles qui résulteront des projets approuvés.

Art. 28. — (*Voir l'art. 27 du type.*)

Art. 29. — Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser, également à ses frais et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, le dit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous les dits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas sera dressée aux frais de la compagnie et déposée dans les archives du ministère.

Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui par cela même deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à me-

sure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 30 et 31. — (*Voir les art. 29 et 30 du type.*)

Art. 32. — (*Voir l'art. 31.*)

. . . . . .

L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes, et, en général, toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

La compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

Art. 33 et 34. — (*Voir les art. 32 et 33 du type.*)

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 35. — La durée de la concession, pour la ligne mentionnée à l'article 1er du présent cahier des charges, commencera à courir à partir de la loi de concession. Elle prendra fin le 31 décembre 1958.

Art. 36. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

La compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de gardes, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également du dit chemin, tels que barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, le mobilier de stations, l'outillage des ateliers et des gares, l'État sera tenu, si la compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si l'État le requiert, la compagnie sera tenue de les céder de la même manière.

Toutefois, l'État ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Art. 37. — A toute époque après l'expiration des quinze premières années de la concession, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises comme terme de comparaison.

La compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, suivant l'article 36 ci-dessus.

Dans tous les cas où il serait fait concession à la compagnie de nouvelles lignes de chemin de fer, si le Gouvernement use du droit qui lui est réservé par le présent article de racheter la concession entière, la compagnie pourra demander que les lignes dont la concession remonte à moins de quinze ans soient évaluées, non d'après leurs produits nets, mais d'après leur prix réel de premier établissement.

Art. 38. — Si la compagnie n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, elle sera déchue de plein droit, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme de 670,000 francs qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 68, à titre de cautionnement, deviendra la propriété de l'État et restera acquise au trésor public.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS, ET DES MARCHANDISES.

Art. 42. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX total.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs. . . Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe).	0,067	0,033	0,10
Voyageurs. . . Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2e classe). .	0,050	0,025	0,075
Voyageurs. . . Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe).	0,037	0,018	0,055
Enfants. . . . . Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.			
Enfants. . . . . De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.			
Enfants. . . . . Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs. . . . . (sans que la perception puisse être inférieure à 0f,30).	0,010	0,005	0,015
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.	0,07	0,03	0,10
Veaux et porcs.	0,025	0,015	0,04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.	0,01	0,01	0,02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			»
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres, poissons frais, denrées, excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.	0,20	0,16	0,36
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.	0,09	0,07	0,16
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivre. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.	0,08	0,06	0,14

SUITE DU TARIF.	PRIX de péage	PRIX de transport.	PRIX totaux
	fr. c.	fr. c.	fr c.
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques — Ardoises	0.06	0,04	0.10
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres — Fumiers. — Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables. — Pour le parcours de zéro à 100 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 5 francs	0,05	0,03	0,08
Pour le parcours de 101 à 300 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 12 francs	0.03	0.02	0.05
Pour le parcours de plus de 300 kilomètres	0,025	0,015	0.04
3e VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.			
Par pièce et par kilomètre			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes	0.09	0.06	0,15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes	0.12	0.08	0,20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)	1.80	1,20	3.00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)	2.25	1.50	3.75
Tender de 7 à 10 tonnes	0,90	0.60	1,50
Tender de plus de 10 tonnes	1,35	0,90	2.25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur	0,15	0,10	0,25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0,18	0,14	0,32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc.; les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide	0,12	0,08	0,20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre	0,08	0,06	0,14
4e SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORTS DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plu-			

TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX total.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs. . . Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe).	0,067	0,033	0,10
Voyageurs. . . Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2e classe). .	0,050	0,025	0,075
Voyageurs. . . Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe).	0,037	0,018	0,055
Enfants. . . . . Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs. . . . . (sans que la perception puisse être inférieure à 0f,30).	0,010	0,005	0,015
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.	0,07	0,03	0,10
Veaux et porcs.	0,025	0,015	0,04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.	0,01	0,01	0,02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			»
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres, poissons frais, denrées, excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.	0,20	0,16	0,36
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.	0,09	0,07	0,16
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivre. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.	0,08	0,06	0,14

SUITE DU TARIF.	PRIX de péage	PRIX de transport.	PRIX totaux
	fr. c.	fr. c.	fr c.
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques — Ardoises	0.06	0,04	0.10
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres — Fumiers. — Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables. Pour le parcours de zéro à 100 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 5 francs	0,05	0,03	0,08
Pour le parcours de 101 à 300 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 12 francs	0,03	0,02	0,05
Pour le parcours de plus de 300 kilomètres	0,025	0,015	0.04

3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.

Par pièce et par kilomètre

Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes	0.09	0.06	0,15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes	0,12	0 08	0,20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)	1.80	1,20	3.00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)	2.25	1.50	3.75
Tender de 7 à 10 tonnes	0,90	0,60	1,50
Tender de plus de 10 tonnes	1,35	0,90	2,25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur	0,15	0,10	0,25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0,18	0.14	0,32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences. etc.; les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide	0,12	0,08	0,20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre	0,08	0,06	0,14

4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORTS DES CERCUEILS.

Grande vitesse.

Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plu-

SUITE DU TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX total.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
sieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.	0,36	0,28	0,64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, pour les trains ordinaires, dans un compartiment isolé, au prix de.	0,18	0,12	0,30
Et, pour les trains express, dans une voiture spéciale, au prix de.	0,60	0,40	1,00

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre 0 et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes; etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de 0 à 5 kilogrammes; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes; 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de $0^f,40$.

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait, sur le marché régulateur de Paris, à 20 francs ou au-dessus, le Gouvernement pourra exiger de la compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, péage compris, ne puisse s'élever, au maximum, qu'à $0^f,07$ par tonne et par kilomètre.

Art. 43 à 47. — (*Voir les articles 42 à 46 du type.*)

Art. 48. — Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs, et d'un an pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation de l'administration supérieure, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou à plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit

Toutefois cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et la compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur la plage et sur le transport.

Art. 49. — (*Voir l'article 48 du type.*)

Art. 50. — (*Voir l'article 49 du type.*)

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le ministre, pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse. Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'administration supérieure déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre, sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 51 à 53. — (*Voir les art. 50 à 52 du type.*)

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 54. — Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leur chevaux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

Art. 55. — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du con-

trôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 56. — Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement deux compartiments spéciaux d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité des deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° Un train spécial régulier, dit *train journalier de la poste*, sera mis gratuitement chaque jour, à l'aller et au retour, à la disposition du ministre des finances pour le transport des dépêches sur toute l'étendue de la ligne.

4° L'étendue du parcours, les heures de départ et d'arrivée, soit de jour, soit de nuit, la marche et les stationnements de ce convoi, sont réglés par le ministre des travaux publics et le ministre des finances, la compagnie entendue.

5° Indépendamment de ce train, il pourra y avoir tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont la marche sera réglée comme il est dit ci-dessus. La rétribution payée à la compagnie pour chaque convoi ne pourra excéder $0^f,75$ par kilomètre parcouru par la première voiture, et $0^f,25$ par chaque voiture en sus de la première.

6° La compagnie pourra placer dans les convois spéciaux de la poste des voitures de toutes classes pour le transport, à son profit, des voyageurs et des marchandises.

7° La compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche ou le stationnement de ces convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue par écrit quinze jours à l'avance.

8° Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers, l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police. Le prix sera ultérieurement réglé, de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'administration et la compagnie.

9° L'administration des postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Elle réglera la forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation, par le ministre des travaux publics, des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation. Elles seront montées sur

châssis et sur roues. Leur poids ne dépassera pas 8.000 kilogrammes, chargement compris. L'administration des postes fera entretenir à ses frais ses voitures spéciales; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera à la charge de la compagnie.

10° La compagnie ne pourra réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus indiqués lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-poste ou des voitures spéciales en réparation.

11° La vitesse moyenne des convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes ne pourra être moindre de 40 kilomètres à l'heure, temps d'arrêt compris; l'administration pourra consentir une vitesse moindre, soit à raison des pentes, soit à raison des courbes à parcourir, ou bien exiger une plus grande vitesse, dans le cas où la compagnie obtiendrait plus tard dans la marche de son service une vitesse supérieure.

12° La compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier délivré à Paris par le directeur général des postes. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième classe, ou de première classe, si le convoi ne comporte pas de voitures de deuxième classe.

13° La compagnie sera tenue de fournir à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires qui seront désignées par l'administration des postes, un emplacement sur lequel l'administration pourra faire construire des bureaux de poste ou d'entrepôt des dépêches et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-poste. Les dimensions de cet emplacement seront, au maximum, de 64 mètres carrés dans les gares des départements, et du double à Paris.

14° La valeur locative du terrain ainsi fourni par la compagnie lui sera payée de gré à gré ou à dire d'experts.

15° La position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits aux frais de l'administration des postes ne puissent entraver en rien le service de la compagnie.

16° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais aussi sans responsabilité pour la compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

17° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

Art. 57. — (*Voir l'art. 56 du type.*)

. . . . . .

Les gendarmes placés dans les mêmes voitures ne payeront que le quart de la même taxe.

Le transport des wagons, etc. . . . . .

Art. 58. — (*Voir l'art. 57 du type.*)

. . . . . .

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit et il devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auront lieu aux frais de la compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

La compagnie pourra être autorisée, et au besoin requise par le ministre des travaux publics, agissant de concert avec le ministre de l'intérieur, d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'organisation, aux frais de la compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'État.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 59 et 60. — (*Voir les art.* 58 *et* 59 *du type.*

Art. 61. — Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard des dits embranchements et prolongements.

Dans ce cas, les dites compagnies ne payeront le prix du péage que pour le nombre de kilomètres réellement parcourus, un kilomètre entamé étant d'ailleurs considéré comme parcouru.

Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement joi-

gnant la ligne qui fait objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans le cas où la compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Dans le cas où le service des chemins de fer d'embranchement devrait être établi dans les gares de la compagnie, la redevance à payer à la dite compagnie sera réglée, d'un commun accord, entre les deux compagnies intéressées, et, en cas de dissentiment, par voie d'arbitrage.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun des dites gares, il sera statué par le ministre, les deux compagnies entendues.

Celle des compagnies qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant ceux qui lui sont concédés, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de 100 kilomètres, 10 p. 100 du prix perçu par la compagnie;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède 100 kilomètres, 15 p. 100;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède 200 kilomètres, 20 p. 100;

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède 300 kilomètres, 25 p. 100.

La compagnie sera tenue, si l'administration le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires des dits chemins.

En cas de difficultés entre les compagnies pour l'application de cette clause, il sera statué par le Gouvernement.

Art. 62 et 63. — (*Voir les art.* 61 *et* 62 *du type.*)

Art. 64. — Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 65. — Un règlement d'administration publique désignera, la compagnie entendue, les emplois dont la moitié devra être réservée aux anciens militaires de l'armée de terre et de mer libérés du service.

Art. 66. — Il sera institué près de la compagnie un ou plusieurs inspecteurs ou commissaires spécialement chargés de surveiller les opérations de la compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'État.

Art. 67. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, et les frais de contrôle de l'exploitation, seront supportés par la compagnie

Ces frais comprendront le traitement des inspecteurs ou commissaires dont il a été question dans l'article précédent.

Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année, à la caisse centrale du trésor public, une somme de 120 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois, cette somme sera réduite à 50 francs par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Dans les dites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée, en exécution de l'article 58 ci-dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la compagnie par les agents de l'État.

Si la compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 68. — Avant la promulgation de la loi de concession, le concessionnaire déposera au trésor public une somme de 670.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État, calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Elle sera rendue à la compagnie par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

Art. 69. — La compagnie devra faire élection de domicile à Nîmes.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du Gard.

Art. 70. — Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration, au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Gard, sauf recours au Conseil d'État.

Arrêté à Versailles, le 4 décembre 1875.

(N° 420)

[14 décembre 1875.]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement de divers chemins de fer et approuve la convention passée avec la compagnie du Midi et du canal latéral à la Garonne, pour la concession de ces chemins de fer.

L'Assemblée nationale a adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement des chemins de fer ci-après dénommés :

1° De Cette à Montbazin ;
2° De Moux, sur la ligne de Toulouse à Cette, à Caunes ;
3° De Narbonne à Bize ;
4° De Mont-de-Marsan à ou près Roquefort ;
5° De Marmande à Casteljaloux ;
6° De Condom à Riscle ;
7° De Montauban à Saint-Sulpice ;
8° De Saint-Sulpice à Castres ;
9° De Puyôo à Saint-Palais ;
10° De Tarascon-sur-Ariége à Ax.

Art. 2. — Est approuvée la convention provisoire passée, le 14 décembre 1875, entre le ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.

Art. 3. — La dite convention, annexée à la présente loi, ne sera passible que du droit fixe de 3 francs.

CONVENTION.

L'an 1875 et le 14 décembre,

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, et sous la réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part,

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne*, la dite compagnie représentée par M. *Adolphe d'Eichthal*, président du conseil d'administration, élisant domicile au siége de la dite société, à Paris, boulevard Haussmann, n° 54, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration en date du 22 janvier 1875, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires dans un délai d'un an au plus tard,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics, au nom de l'État, concède à la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, qui les accepte, les chemins de fer ci-après :

1° De Cette à Montbazin ;
2° De Moux, sur la ligne de Toulouse à Cette, à Caunes ;
3° De Narbonne à Bize ;
4° De Mont-de-Marsan à ou près Roquefort ;
5° De Marmande à Casteljaloux ;
6° De Condom à Riscle ;
7° De Montauban à Saint-Sulpice ;

8° De Saint-Sulpice à Castres;
9° De Puyôo à Saint-Palais;
10° De Tarascon-sur-Ariége à Ax.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engage livrer à la compagnie, conformément aux dispositions du cahier des charge supplémentaire annexé à la convention du 10 août 1868, les terrains, terra sements et ouvrages d'art des chemins de fer énoncés ci-après et de les stations, ainsi que les maisons de garde des passages à niveau des chemi savoir :

De Cette à Montbazin,
De Moux à Caunes,
De Narbonne à Bize,
De Mont-de-Marsan à ou près Roquefort,

moyennant le payement par la compagnie d'une somme totale de 9.300.000 fr représentant l'évaluation des dépenses à faire par l'État dans les condition ci-dessus énoncées, savoir :

Cette à Montbazin : 1.900.000 francs;
Moux à Caunes : 3.200.000 francs;
Narbonne à Bize : 2.200.000 francs ;
Mont-de-Marsan à ou près Roquefort : 2 millions de francs.

Le versement des dites sommes sera fait en seize termes semestriels égaux à partir du 1er novembre 1876.

La compagnie s'engage, en outre, à prendre à sa charge toutes les autre dépenses relatives à l'établissement et à l'exploitation des chemins ci-dess énoncés, y compris la construction des bâtiments des stations.

Art. 3.— Le ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engage, pou les lignes :

De Marmande à Casteljaloux,
De Condom à Riscle,
De Montauban à Saint-Sulpice,
De Saint-Sulpice à Castres,
De Puyôo à Saint-Palais,
De Tarascon-sur-Ariége à Ax,

à livrer à la compagnie les terrains, terrassements et ouvrages d'art des dits chemins et de leurs stations, ainsi que les maisons de garde des passages à niveau, dans les conditions énoncées à l'article qui précède.

La compagnie s'engage, de son côté, à prendre à sa charge toutes les autres dépenses relatives à l'établissement et à l'exploitation de ces lignes, y compris la construction des bâtiments des stations.

La compagnie s'engage, en outre, à verser au trésor public, à titre d'avances, en seize termes semestriels égaux, à partir du 1er novembre 1876, et en ce qui concerne la ligne de Marmande à Casteljaloux, à partir du 1er novembre 1878, pour être appliquée à l'exécution des travaux mis à la charge de l'État par le présent article, la somme totale de 32.400.000 francs, savoir :

Pour les lignes de :
Marmande à Casteljaloux, 5.400.000 francs;
Condom à Riscle, 10.400.000 francs;
Montauban à Saint-Sulpice, 3.700.000 francs;
Saint-Sulpice à Castres, 4.300.000 francs;
Puyôo à Saint-Palais, 3.700.000 francs;
Tarascon-sur-Ariége à Ax, 4.900.000 francs.

Les sommes versées par la compagnie à titre d'avances lui seront remboursées, à partir du 1er mai qui suivra, pour chaque ligne, le premier versement de la compagnie, en annuités payables par termes semestriels, le 1er mai et le 1er novembre de chaque année, et dont le dernier écherra le 1er mai 1957.

Ces annuités, comprenant l'intérêt et l'amortissement des dites sommes, seront calculées semestriellement, au fur et à mesure des versements faits par la compagnie, à un taux fixé provisoirement à 5f,75 p. 100.

Le taux définitif des remboursements à faire par l'État sera arrêté, après le versement intégral des avances de la compagnie, d'après le prix moyen des négociations de l'ensemble des obligations émises par la compagnie du 1er novembre 1876 au 1er février 1884. Ce prix moyen sera arrêté déduction faite de l'intérêt couru au jour de la vente des titres, ainsi que de tous les droits à la charge de la compagnie dont ces titres sont ou seront frappés et de tous autres frais accessoires dont la compagnie justifiera.

La compagnie s'engage également à verser au trésor public à titre d'avances, et jusqu'à concurrence de 15 millions de francs au maximum, les sommes nécessaires pour l'exécution des travaux complémentaires à exécuter par l'État, aux termes des conventions antérieures, et, en outre, à fournir une avance de 3 millions de francs pour l'achèvement du chemin de fer de Condom à Port-Sainte-Marie. Ces avances seront remboursées dans les conditions énoncées au paragraphe précédent, à partir du 1er mai ou du 1er novembre qui suivra chaque versement. Le taux définitif du remboursement sera arrêté, ainsi qu'il a été dit ci-dessus, après le dernier versement fait par la compagnie.

Dans tous les cas, le taux définitif des remboursements à faire par l'État sera arrêté dans les formes prescrites par le décret du 6 mai 1863, portant règlement des justifications à faire par la compagnie pour l'application de la garantie d'intérêt et du partage des bénéfices.

Il sera tenu compte respectivement à la compagnie et à l'État, avec intérêts simples à 5 p. 100, des insuffisances ou des excédants que présenteraient, sur le règlement définitif des annuités, les versements calculés au taux provisoire de 5f,75 p. 100.

Le Gouvernement se réserve, jusqu'au payement intégral des avances que la compagnie s'est engagée à faire à l'État, la faculté de renoncer, à toute époque, aux avances qu'il aurait encore à recevoir.

Art. 4. — Il est concédé, à titre éventuel, à la compagnie du Midi un chemin de fer partant de Casteljaloux et aboutissant à ou près Roquefort.

Cette concession sera rendue définitive par une loi qui en déclarera l'utilité publique, après l'accomplissement des formalités d'enquête prescrites par la loi du 3 mai 1841.

8° De Saint-Sulpice à Castres;
9° De Puyôo à Saint-Palais;
10° De Tarascon-sur-Ariége à Ax.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à livrer à la compagnie, conformément aux dispositions du cahier des charges supplémentaire annexé à la convention du 10 août 1863, les terrains, terrassements et ouvrages d'art des chemins de fer énoncés ci-après et de leurs stations, ainsi que les maisons de garde des passages à niveau des chemins, savoir :

De Cette à Montbazin,
De Moux à Caunes,
De Narbonne à Bize,
De Mont-de-Marsan à ou près Roquefort,

moyennant le payement par la compagnie d'une somme totale de 9.300.000 fr. représentant l'évaluation des dépenses à faire par l'État dans les conditions ci-dessus énoncées, savoir :

Cette à Montbazin : 1.900.000 francs;
Moux à Caunes : 3.200.000 francs;
Narbonne à Bize : 2.200.000 francs;
Mont-de-Marsan à ou près Roquefort : 2 millions de francs.

Le versement des dites sommes sera fait en seize termes semestriels égaux, à partir du 1er novembre 1876.

La compagnie s'engage, en outre, à prendre à sa charge toutes les autres dépenses relatives à l'établissement et à l'exploitation des chemins ci-dessus énoncés, y compris la construction des bâtiments des stations.

Art. 3.— Le ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engage, pour les lignes :

De Marmande à Casteljaloux,
De Condom à Riscle,
De Montauban à Saint-Sulpice,
De Saint-Sulpice à Castres,
De Puyôo à Saint-Palais,
De Tarascon-sur-Ariége à Ax,

à livrer à la compagnie les terrains, terrassements et ouvrages d'art des dits chemins et de leurs stations, ainsi que les maisons de garde des passages à niveau, dans les conditions énoncées à l'article qui précède.

La compagnie s'engage, de son côté, à prendre à sa charge toutes les autres dépenses relatives à l'établissement et à l'exploitation de ces lignes, y compris la construction des bâtiments des stations.

La compagnie s'engage, en outre, à verser au trésor public, à titre d'avances, en seize termes semestriels égaux, à partir du 1er novembre 1876, et en ce qui concerne la ligne de Marmande à Casteljaloux, à partir du 1er novembre 1878, pour être appliquée à l'exécution des travaux mis à la charge de l'État par le présent article, la somme totale de 32.400.000 francs, savoir :

Pour les lignes de :
Marmande à Casteljaloux, 5.400.000 francs;
Condom à Riscle, 10.400.000 francs;
Montauban à Saint-Sulpice, 3.700.000 francs;
Saint-Sulpice à Castres, 4.300.000 francs;
Puyôo à Saint-Palais, 3.700.000 francs;
Tarascon-sur-Ariége à Ax, 4.900.000 francs.

Les sommes versées par la compagnie à titre d'avances lui seront remboursées, à partir du 1er mai qui suivra, pour chaque ligne, le premier versement de la compagnie, en annuités payables par termes semestriels, le 1er mai et le 1er novembre de chaque année, et dont le dernier écherra le 1er mai 1957.

Ces annuités, comprenant l'intérêt et l'amortissement des dites sommes, seront calculées semestriellement, au fur et à mesure des versements faits par la compagnie, à un taux fixé provisoirement à 5f,75 p. 100.

Le taux définitif des remboursements à faire par l'État sera arrêté, après le versement intégral des avances de la compagnie, d'après le prix moyen des négociations de l'ensemble des obligations émises par la compagnie du 1er novembre 1876 au 1er février 1884. Ce prix moyen sera arrêté déduction faite de l'intérêt couru au jour de la vente des titres, ainsi que de tous les droits à la charge de la compagnie dont ces titres sont ou seront frappés et de tous autres frais accessoires dont la compagnie justifiera.

La compagnie s'engage également à verser au trésor public à titre d'avances, et jusqu'à concurrence de 15 millions de francs au maximum, les sommes nécessaires pour l'exécution des travaux complémentaires à exécuter par l'État, aux termes des conventions antérieures, et, en outre, à fournir une avance de 3 millions de francs pour l'achèvement du chemin de fer de Condom à Port-Sainte-Marie. Ces avances seront remboursées dans les conditions énoncées au paragraphe précédent, à partir du 1er mai ou du 1er novembre qui suivra chaque versement. Le taux définitif du remboursement sera arrêté, ainsi qu'il a été dit ci-dessus, après le dernier versement fait par la compagnie.

Dans tous les cas, le taux définitif des remboursements à faire par l'État sera arrêté dans les formes prescrites par le décret du 6 mai 1863, portant règlement des justifications à faire par la compagnie pour l'application de la garantie d'intérêt et du partage des bénéfices.

Il sera tenu compte respectivement à la compagnie et à l'État, avec intérêts simples à 5 p. 100, des insuffisances ou des excédants que présenteraient, sur le règlement définitif des annuités, les versements calculés au taux provisoire de 5f,75 p. 100.

Le Gouvernement se réserve, jusqu'au payement intégral des avances que la compagnie s'est engagée à faire à l'État, la faculté de renoncer, à toute époque, aux avances qu'il aurait encore à recevoir.

Art. 4. — Il est concédé, à titre éventuel, à la compagnie du Midi un chemin de fer partant de Casteljaloux et aboutissant à ou près Roquefort.

Cette concession sera rendue définitive par une loi qui en déclarera l'utilité publique, après l'accomplissement des formalités d'enquête prescrites par la loi du 3 mai 1841.

8° De Saint-Sulpice à Castres;
9° De Puyôo à Saint-Palais;
10° De Tarascon-sur-Ariége à Ax.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à livrer à la compagnie, conformément aux dispositions du cahier des charges supplémentaire annexé à la convention du 10 août 1868, les terrains, terrassements et ouvrages d'art des chemins de fer énoncés ci-après et de leurs stations, ainsi que les maisons de garde des passages à niveau des chemins, savoir :

De Cette à Montbazin,
De Moux à Caunes,
De Narbonne à Bize,
De Mont-de-Marsan à ou près Roquefort,

moyennant le payement par la compagnie d'une somme totale de 9.300.000 fr., représentant l'évaluation des dépenses à faire par l'État dans les conditions ci-dessus énoncées, savoir :

Cette à Montbazin : 1.900.000 francs;
Moux à Caunes : 3.200.000 francs;
Narbonne à Bize : 2.200.000 francs ;
Mont-de-Marsan à ou près Roquefort : 2 millions de francs.

Le versement des dites sommes sera fait en seize termes semestriels égaux, à partir du 1er novembre 1876.

La compagnie s'engage, en outre, à prendre à sa charge toutes les autres dépenses relatives à l'établissement et à l'exploitation des chemins ci-dessus énoncés, y compris la construction des bâtiments des stations.

Art. 3.— Le ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engage, pour les lignes :

De Marmande à Casteljaloux,
De Condom à Riscle,
De Montauban à Saint-Sulpice,
De Saint-Sulpice à Castres,
De Puyôo à Saint-Palais,
De Tarascon-sur-Ariége à Ax,

à livrer à la compagnie les terrains, terrassements et ouvrages d'art des dits chemins et de leurs stations, ainsi que les maisons de garde des passages à niveau, dans les conditions énoncées à l'article qui précède.

La compagnie s'engage, de son côté, à prendre à sa charge toutes les autres dépenses relatives à l'établissement et à l'exploitation de ces lignes, y compris la construction des bâtiments des stations.

La compagnie s'engage, en outre, à verser au trésor public, à titre d'avances, en seize termes semestriels égaux, à partir du 1er novembre 1876, et en ce qui concerne la ligne de Marmande à Casteljaloux, à partir du 1er novembre 1878, pour être appliquée à l'exécution des travaux mis à la charge de l'État par le présent article, la somme totale de 32.400.000 francs, savoir :

En conséquence, les dites lignes seront respectivement soumises, en ce qui touche la garantie d'intérêt et le partage des bénéfices, aux dispositions qui régissent chacun de ces réseaux en vertu tant de conventions antérieures que de la présente convention.

Art. 7. — Le compte de premier établissement des lignes de l'ancien et du nouveau réseau sera arrêté provisoirement, tant pour l'application de la garantie d'intérêt que pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, avant le 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Ce compte sera arrêté définitivement après un délai de dix ans, lequel courra à partir du 1er janvier 1878 pour les lignes mises en exploitation avant cette époque, et pour les lignes terminées postérieurement au 1er janvier 1878, à partir du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de chaque ligne.

En aucun cas, le capital garanti ne pourra excéder la somme déterminée à l'article 8 ci-après de la présente convention.

Toutefois, après l'expiration de ce délai de dix ans, la compagnie pourra être autorisée, s'il y a lieu, par décrets délibérés en Conseil d'État, à prélever, avant tout partage des bénéfices, sur l'ensemble des produits nets de l'ancien et du nouveau réseau, l'intérêt et l amortissement des dépenses faites sur l'un ou l'autre de ces réseaux pour l'exécution de travaux qui seraient reconnus être de premier établissement.

Art. 8. — Le maximum du capital garanti par l'État pour l'ensemble des lignes concédées à la compagnie et comprises dans le nouveau réseau, lequel est fixé à 456 millions de francs par l'article 9 de la convention du 10 août 1868, sera porté à la somme de 497.400.000 francs.

Cette somme sera augmentée de 6 millions de francs conformément au paragraphe 8 de l'article 3 de la loi du 23 mars 1874, dans le cas où la concession du chemin de fer de Montgon à Arvant serait rendue définitive.

Elle sera augmentée, en outre, de 8.400.000 francs, dans le cas où la ligne de Casteljaloux à ou près Roquefort serait concédée à titre définitif.

Le chiffre du capital garanti sera d'ailleurs successivement augmenté, à la fin de chaque exercice, pour l'application de la garantie d'intérêt comme pour le partage des bénéfices, du montant des dépenses qui, dans le délai déterminé par l'article 7 ci-dessus pour la clôture du compte de premier établissement, auront été faites sur des projets préalablement approuvés par décrets délibérés en Conseil d'État pour travaux complémentaires sur les lignes du nouveau réseau, tels que : pose de secondes voies ou de voies de garage, augmentation du matériel roulant, agrandissement ou amélioration de gares et de haltes, création de nouvelles haltes ou stations.

Le montant total de ces dépenses complémentaires ne pourra excéder respectivement la somme de 60 millions de francs pour la pose de secondes voies ou de voies de garage, et celle de 23 millions de francs pour tous autres travaux complémentaires, de telle sorte que l'ensemble du capital garanti ne pourra, en aucun cas, excéder la somme totale de 594.800.000 francs.

Art. 9. — A partir du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de l'ensemble des lignes annexées à l'ancien réseau en vertu de l'article 6 de la présente convention, le revenu net réservé à ce réseau, lequel est fixé, en vertu de la convention du 10 août 1868, modifiée par la loi du 23 mars 1874, à

22.351.980 francs, à raison de 28.010 francs par kilomètre, pour 798 kilomètres, recevra les additions suivantes, savoir :

1° L'intérêt et l'amortissement effectifs des sommes dépensées pour le premier établissement des nouvelles lignes de l'ancien réseau, sans que ce capital puisse excéder 24 millions de francs;

2° La différence entre l'intérêt et l'amortissement effectifs des obligations émises par la compagnie et l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État pour capital de premier établissement des lignes annexées au nouveau réseau, sans que ce capital puisse excéder la somme de 41.400.000 francs ;

3° Pour chaque exercice, l'intérêt et l'amortissement effectifs des dépenses faites, dans le cours des exercices précédents, sur les lignes de l'ancien réseau, pour travaux complémentaires, tels qu'ils sont définis à l'article 8 ci-dessus, exécutés conformément à des projets préalablement approuvés par décrets délibérés en Conseil d'État. Ces dépenses complémentaires, fixées à 30 millions de francs par la convention du 10 août 1868, seront augmentées de 27 millions de francs et portées ainsi à un chiffre maximum de 57 millions de francs en sus du capital de premier établissement, fixé à 295 millions de francs. Elles devront être effectuées dans le délai fixé à l'article 7 ci-dessus pour la clôture du compte de premier établissement ;

4° Pour chaque exercice, la différence entre l'intérêt et l'amortissement effectifs des obligations émises par la compagnie pour les dépenses complémentaires du nouveau réseau prévues à l'article 8 ci-dessus, qui auront été faites dans les exercices précédents, et l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État.

Pour l'application des quatre paragraphes qui précèdent, l'intérêt et l'amortissement effectifs des obligations seront calculés respectivement d'après le taux moyen des négociations qui auront été faites depuis l'exercice 1876 jusqu'à la fin de l'exercice dans lequel l'ensemble des lignes auxquelles se rapportent ces obligations auront été mises en exploitation, ou de l'exercice dans lequel les dépenses complémentaires prévues par la présente convention, soit pour l'ancien, soit pour le nouveau réseau, auront été intégralement faites. Jusqu'au règlement définitif de ce taux, on appliquera provisoirement le taux de 5f,75 p. 100; le tout conformément aux dispositions de l'article 3 ci-dessus.

Dans le cas où la concession éventuelle de Montgon à Arvant serait rendue définitive, comme aussi dans le cas où la ligne de Casteljaloux à ou près Roquefort serait concédée à titre définitif, le chiffre du revenu net réservé à l'ancien réseau sera augmenté respectivement, pour chacune de ces lignes, à partir du 1er janvier qui suivra sa mise en exploitation, de la différence entre l'intérêt et l'amortissement effectifs des obligations émises par la compagnie pour leur construction et l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État, sans que le capital de premier établissement des dites lignes puisse excéder, savoir :

Pour la ligne de Montgon à Arvant, 6 millions de francs,

Et pour la ligne de Casteljaloux à ou près Roquefort, 8.400.000 francs.

Les dispositions du paragraphe 6 du présent article seront appliquées aux cas prévus dans le paragraphe précédent.

Art. 10. — Jusqu'à l'époque déterminée par le premier paragraphe de l'ar-

cle qui précède, les dispositions de l'article 12 de la convention du 10 août 1868 et le paragraphe 8 de l'article 3 de la loi du 23 mars 1874 continueront à recevoir leur application, sous la réserve que les dispositions des paragraphes 4, 5 et 6 de l'article précédent seront immédiatement appliquées aux dépenses complémentaires du nouveau réseau et à celles de l'ancien réseau excédant le chiffre de 30 millions prévu par la convention de 1868.

Jusqu'à la même époque, les intérêts et l'amortissement des obligations émises pour l'exécution des lignes, soit de l'ancien, soit du nouveau réseau, annulées en vertu de la présente convention, seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui seront mises successivement en exploitation. En cas d'insuffisance, ces intérêts et amortissement seront portés au compte de premier établissement.

Art. 11. — Le partage des bénéfices entre la compagnie et l'État restera soumis aux dispositions de l'article 13 de la convention du 10 août 1868, sous réserve de la clause additionnelle ci-après :

Les sommes employées par la compagnie pour la construction des lignes ajoutées tant à l'ancien qu'au nouveau réseau, en vertu de la présente convention, auront droit à un prélèvement de 6f,50 p. 100 avant tout partage. L'intérêt ainsi calculé sera ajouté au compte du nouveau réseau, tel qu'il est défini au troisième paragraphe de l'article 13 précité.

Art. 12. — Dans le cas où l'une des compagnies d'Orléans, de l'Est, du Nord, de Paris-Lyon-Méditerranée ou de l'Ouest appliquerait aux voitures des trois classes, sur l'ensemble de son réseau, un système de chauffage agréé par le ministre des travaux publics, la compagnie du Midi s'engage, si elle en est requise par le ministre, à mettre en pratique sur son réseau, soit un même système de chauffage, soit tout autre système jugé préférable et agréé par le ministre. La mise en pratique de ce système aura lieu suivant les délais qui seront prescrits par le ministre.

La compagnie s'engage, en outre, dès à présent, à chauffer désormais les compartiments des dames seules dans les trois classes.

(N° 421)

[14 décembre 1875.]

Loi qui autorise le ministre des travaux publics à accepter, au nom de l'État, l'offre d'une avance de 12.600.000 francs pour la continuation des travaux d'amélioraion du port de Dunkerque.

L'Assemblée nationale a adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics est autorisé à accepter, au nom de l'État, l'offre faite par le conseil municipal

22.351.980 francs, à raison de 28.010 francs par kilomètre, pour 798 kilomètres, recevra les additions suivantes, savoir :

1° L'intérêt et l'amortissement effectifs des sommes dépensées pour le premier établissement des nouvelles lignes de l'ancien réseau, sans que ce capital puisse excéder 24 millions de francs;

2° La différence entre l'intérêt et l'amortissement effectifs des obligations émises par la compagnie et l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État pour le capital de premier établissement des lignes annexées au nouveau réseau, sans que ce capital puisse excéder la somme de 41.400.000 francs ;

3° Pour chaque exercice, l'intérêt et l'amortissement effectifs des dépenses faites, dans le cours des exercices précédents, sur les lignes de l'ancien réseau, pour travaux complémentaires, tels qu'ils sont définis à l'article 8 ci-dessus, exécutés conformément à des projets préalablement approuvés par décrets délibérés en Conseil d'État. Ces dépenses complémentaires, fixées à 30 millions de francs par la convention du 10 août 1868, seront augmentées de 27 millions de francs et portées ainsi à un chiffre maximum de 57 millions de francs en sus du capital de premier établissement, fixé à 295 millions de francs. Elles devront être effectuées dans le délai fixé à l'article 7 ci-dessus pour la clôture du compte de premier établissement ;

4° Pour chaque exercice, la différence entre l'intérêt et l'amortissement effectifs des obligations émises par la compagnie pour les dépenses complémentaires du nouveau réseau prévues à l'article 8 ci-dessus, qui auront été faites dans les exercices précédents, et l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État.

Pour l'application des quatre paragraphes qui précèdent, l'intérêt et l'amortissement effectifs des obligations seront calculés respectivement d'après le taux moyen des négociations qui auront été faites depuis l'exercice 1876 jusqu'à la fin de l'exercice dans lequel l'ensemble des lignes auxquelles se rapportent ces obligations auront été mises en exploitation, ou de l'exercice dans lequel les dépenses complémentaires prévues par la présente convention, soit pour l'ancien, soit pour le nouveau réseau, auront été intégralement faites. Jusqu'au règlement définitif de ce taux, on appliquera provisoirement le taux de 5f,75 p. 100; le tout conformément aux dispositions de l'article 3 ci-dessus.

Dans le cas où la concession éventuelle de Montgon à Arvant serait rendue définitive, comme aussi dans le cas où la ligne de Casteljaloux à ou près Roquefort serait concédée à titre définitif, le chiffre du revenu net réservé à l'ancien réseau sera augmenté respectivement, pour chacune de ces lignes, à partir du 1er janvier qui suivra sa mise en exploitation, de la différence entre l'intérêt et l'amortissement effectifs des obligations émises par la compagnie pour leur construction et l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État, sans que le capital de premier établissement des dites lignes puisse excéder, savoir :

Pour la ligne de Montgon à Arvant, 6 millions de francs,

Et pour la ligne de Casteljaloux à ou près Roquefort, 8.400.000 francs.

Les dispositions du paragraphe 6 du présent article seront appliquées aux cas prévus dans le paragraphe précédent.

Art. 10. — Jusqu'à l'époque déterminée par le premier paragraphe de l'ar-

cle qui précède, les dispositions de l'article 12 de la convention du 10 août 1868 et le paragraphe 8 de l'article 3 de la loi du 23 mars 1874 continueront à recevoir leur application, sous la réserve que les dispositions des paragraphes 4, 5 et 6 de l'article précédent seront immédiatement appliquées aux dépenses complémentaires du nouveau réseau et à celles de l'ancien réseau excédant le chiffre de 30 millions prévu par la convention de 1868.

Jusqu'à la même époque, les intérêts et l'amortissement des obligations émises pour l'exécution des lignes, soit de l'ancien, soit du nouveau réseau, concédées en vertu de la présente convention, seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui seront mises successivement en exploitation. En cas d'insuffisance, ces intérêts et amortissement seront portés au compte de premier établissement.

Art. 11. — Le partage des bénéfices entre la compagnie et l'État restera soumis aux dispositions de l'article 13 de la convention du 10 août 1868, sous réserve de la clause additionnelle ci-après :

Les sommes employées par la compagnie pour la construction des lignes ajoutées tant à l'ancien qu'au nouveau réseau, en vertu de la présente convention, auront droit à un prélèvement de 6f,50 p. 100 avant tout partage. L'intérêt ainsi calculé sera ajouté au compte du nouveau réseau, tel qu'il est défini au troisième paragraphe de l'article 13 précité.

Art. 12. — Dans le cas où l'une des compagnies d'Orléans, de l'Est, du Nord, de Paris-Lyon-Méditerranée ou de l'Ouest appliquerait aux voitures des trois classes, sur l'ensemble de son réseau, un système de chauffage agréé par le ministre des travaux publics, la compagnie du Midi s'engage, si elle en est requise par le ministre, à mettre en pratique sur son réseau, soit un même système de chauffage, soit tout autre système jugé préférable et agréé par le ministre. La mise en pratique de ce système aura lieu suivant les délais qui seront prescrits par le ministre.

La compagnie s'engage, en outre, dès à présent, à chauffer désormais les compartiments des dames seules dans les trois classes.

(N° 421)

[14 décembre 1875.]

Loi qui autorise le ministre des travaux publics à accepter, au nom de l'État, l'offre d'une avance de 12.600.000 francs pour la continuation des travaux d'amélioraion du port de Dunkerque.

L'Assemblée nationale a adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics est autorisé à accepter, au nom de l'État, l'offre faite par le conseil municipal

de Dunkerque, ainsi qu'il résulte de sa délibération du 29 octobre 1875, d'avancer à l'État une somme de 12.600.000 francs pour l'exécution des travaux d'amélioration du port compris dans le détail estimatif du 1er novembre 1875, dressé par l'ingénieur en chef du service maritime du Nord, conformément aux dispositons adoptées par le conseil général des ponts et chaussées, dans ses avis des 7 juin et 11 octobre 1875.

Art. 2. — La ville de Dunkerque est autorisée à emprunter, à un taux d'intérêt qui n'excède pas 6 p. 100, la somme de 12.600.000 francs, montant de cette avance.

L'emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit par voie de souscription, soit de gré à gré, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations ou au Crédit foncier de France, aux conditions de ces établissements.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

Art. 3. — Les fonds successivement versés par la ville jusqu'à concurrence de 12.600.000 francs porteront intérêt à 4 p. 100, à dater de leur versement.

L'amortissement, calculé au même taux de 4 p. 100, s'effectuera en douze annuités payables par termes somestriels, dont le premier écherra six mois après le dernier versement des avances.

Art. 4. — Le droit spécial de tonnage de 0f,12 par tonneau de jauge, établi au port de Dunkerque en vertu de la loi du 20 mai 1868 et portant sur les navires français et étrangers entrant chargés dans le port de Dunkerque et venant du long cours ou de l'étranger, est supprimé à partir du 31 décembre 1875.

Il sera établi au même port, à partir du 1er janvier 1876, par application de la loi du 19 mai 1866, un droit de 0f,30 par tonneau de jauge sur tout navire français ou étranger entrant chargé ou venant prendre charge dans le port.

Sont exempts de ce droit les navires français se livrant au petit cabotage entre les ports français ou à la navigation fluviale, les bâtiments armés à la grande et à la petite pêche, ainsi que le matériel naval de l'État.

La perception du droit spécial est concédée à la ville de Dunkerque; les produits en seront exclusivement affectés au payement

de la différence entre le taux d'intérêt payé par l'État à la ville et celui qu'elle aura elle-même payé aux souscripteurs de l'emprunt qu'elle est autorisée à contracter par la présente loi, et de ceux qu'elle a contractés en vertu de la loi du 20 mai 1868.

Cette perception cessera immédiatement après l'entier remboursement de la somme formant cette différence.

Art. 5. — Dans le cas où le produit du droit de tonnage serait insuffisant, dans le cours de l'opération financière, pour couvrir la différence d'intérêt que la ville aurait à payer aux souscripteurs de ses emprunts, la ville est dès maintenant autorisée à se procurer, au fur et à mesure de ses besoins, aux conditions de la présente loi, les fonds nécessaires pour faire face au déficit.

(N° 422)

[14 décembre 1875.]

Loi qui autorise le ministre des travaux publics à accepter, au nom de l'État, l'offre d'une avance de 5.900.000 *francs pour la restauration des ports de Dunkerque et de Gravelines.*

L'Assemblée nationale a adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics est autorisé à accepter, au nom de l'État, les offres faites :

1° Par le conseil général du département du Nord, ainsi qu'il résulte de ses délibérations en date des 15, 18 avril et 27 octobre 1874 et 18 juin 1875, d'avancer à l'État la somme de 1.800.000 francs;

2° Par la chambre de commerce de Dunkerque, ainsi qu'il résulte de ses délibérations des 31 août et 21 octobre 1874 et 10 juin 1875, d'avancer à l'État la somme de 4.100.000 francs, dont 3.885.000 francs pour son propre compte et 215.000 francs pour le compte de la ville de Gravelines.

Les dites avances seront affectées à l'exécution des ouvrages des ports de Dunkerque et de Gravelines énumérés dans les détails estimatifs dressés par les ingénieurs chargés du service maritime du département du Nord, les 26, 27 et 30 novembre 1874.

Art. 2. — Le département du Nord et la chambre de commerce

de Dunkerque sont autorisés à emprunter, à un taux qui n'excède pas 6 p. 100, la somme de 5.900.000 francs, montant de leurs avances à l'État.

Ces emprunts pourront être réalisés, soit avec publicité et concurrence, soit par voie de souscription, soit de gré à gré, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement.

Si l'emprunt est contracté auprès d'un établissement public de crédit, le département devra se conformer aux conditions statutaires de cet établissement, sans toutefois que la commission puisse dépasser 0f,45 pour 100 francs.

Art. 3. — Les fonds successivement versés par le département et par la chambre de commerce, jusqu'à concurrence de la dite somme de 5.900.000 francs, porteront intérêt à 4 p. 100, à dater de leur versement.

L'amortissement, calculé au même taux de 4 p. 100, s'effectuera en douze annuités payables par termes semestriels, dont le premier écherra six mois après le dernier versement des avances.

Art. 4. — Indépendamment du droit perçu en vertu du décret du 6 juin 1868, il sera établi dans le port de Dunkerque, à partir du 1er janvier 1876, par application de l'article 4 de la loi du 19 mai 1866, un nouveau droit de 0f,10 par tonneau de jauge, portant sur les navires français et étrangers, à l'exception des bateaux pilotes et remorqueurs, de ceux employés à la pêche côtière et de tout le matériel naval de l'État.

La perception de ce droit est accordée à la chambre de commerce de Dunkerque. Le produit de cette perception sera exclusivement affecté à couvrir la différence entre le taux d'intérêt payé par l'État et celui que le département du Nord et la chambre de commerce auront payé aux souscripteurs de l'emprunt qu'ils sont autorisés à contracter par la présente loi.

Cette perception cessera immédiatement après l'entier remboursement de la somme formant cette différence.

Art. 5. — Il sera établi dans le port de Gravelines, à partir du 1er janvier 1876, par application de l'article 4 de la loi du 19 mai 1866, un droit de 0f,15 par tonneau de jauge, portant sur les navires français et étrangers, à l'exception des bateaux pilotes et remorqueurs, de ceux employés à la pêche côtière et de tout le matériel naval de l'État.

La perception de ce droit est concédée à la chambre de commerce de Dunkerque, autorisée à emprunter par la présente loi aux lieu et place de la ville de Gravelines. Le produit de cette

perception sera exclusivement appliqué à couvrir la différence entre le taux de l'intérêt payé par l'État à la chambre de commerce et celui qu'elle aura payé elle-même aux souscripteurs de son emprunt.

Cette perception cessera immédiatement après l'entier remboursement de la somme formant cette différence, en ce qui touche la part d'emprunt afférente au port de Gravelines.

(N° 423)

[14 décembre 1875.]

Loi qui autorise le ministre des travaux publics à accepter, au nom de l'État, l'offre faite par la chambre de commerce de Calais d'avancer à l'État la somme de 15 millions de francs pour assurer l'exécution des travaux d'amélioration du port de cette ville.

L'Assemblée nationale a adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à faire pour l'amélioration du port de Calais, conformément aux dispositions de l'avant-projet adopté par le conseil général des ponts et chaussées dans sa délibération du 9 août 1875.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est autorisé à accepter, au nom de l'État, l'offre faite par la chambre de commerce de Calais, ainsi qu'il résulte de ses délibérations des 4 septembre, 12 décembre 1874 et 9 juillet 1875, d'avancer à l'État la somme de 15 millions de francs à l'effet d'assurer l'exécution des travaux mentionnés dans l'article qui précède.

Art. 3. — La chambre de commerce de Calais est autorisée à emprunter, à un taux qui n'excède pas 6 p. 100, la somme de 15 millions de francs montant des avances à faire à l'État.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit par voie de souscription, soit de gré à gré, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement.

Si l'emprunt est contracté auprès d'un établissement public de crédit, la chambre de commerce devra se conformer aux conditions statutaires de cet établissement, sans toutefois que

la commission perçue en sus de l'intérêt puisse dépasser 0f,45 p. 100.

Art. 4. — Les fonds successivement versés par la chambre de commerce de Calais jusqu'à concurrence de la dite somme de 15 millions porteront intérêt à 4 p. 100, à dater de leur versement.

L'amortissement, calculé au même taux de 4 p. 100, s'effectuera en douze annuités payables par termes semestriels, six mois après le premier versement.

Art. 5. — Il sera établi au port de Calais, à partir du 1er janvier 1876, par application de l'article 4 de la loi du 19 mai 1866, un droit de 0f,45 par tonneau de jauge sur tout navire français ou étranger entrant dans le port, à l'exception des bateaux pilotes, de ceux employés à la pêche côtière et au remorquage et des bâtiments de toute nature appartenant à l'État.

Ce droit sera réduit à 0f,10 par tonneau de jauge pour les navires affectés au transport des voyageurs. Toutefois, ces derniers bâtiments profiteront de la réduction de taxe alors même qu'ils auraient à bord des marchandises, pourvu que la quantité de ce chargement n'excède pas le dixième de la jauge.

La perception des droits susmentionnés est concédée à la chambre de commerce pour couvrir la différence entre le taux d'intérêt payé par l'État à la dite chambre et celui qu'elle aura elle-même payé aux souscripteurs de l'emprunt qu'elle est autorisée à contracter.

Cette perception cessera aussitôt après l'entier remboursement de la somme formant cette différence.

(N° 424)

[14 décembre 1875.]

Loi qui autorise le ministre des travaux publics à accepter, au nom de l'Etat, l'offre faite par la chambre de commerce de Rouen d'avancer à l'Etat la somme de 3 millions de francs pour l'amélioration du port de cette ville.

L'Assemblée nationale a adopté :

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à faire pour l'amélioration du port de Rouen, conformément aux dispositions des avant-projets approuvés, à la date du 15 novembre 1875, par le conseil général des ponts et chaussées.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est autorisé à accepter, au nom de l'État, l'offre faite par la chambre de commerce de Rouen, ainsi qu'il résulte de ses délibérations en date des 15 avril et 21 octobre 1875, d'avancer à l'État la somme de 3 millions de francs à l'effet d'assurer l'exécution des travaux mentionnés dans l'article qui précède.

Il est pris acte de l'offre de 1 million de francs faite par la chambre de commerce, à titre de contribution à la dépense, indépendamment de l'avance qu'elle est autorisée à faire à l'État.

Art. 3. — La chambre de commerce de Rouen est autorisée à emprunter, à un taux qui n'excède pas 6 p. 100, la somme de 4 millions de francs, montant de l'avance à faire à l'État et du fonds de concours prévu par le dernier paragraphe de l'article 2.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit par voie de souscription, soit de gré à gré, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement.

Si l'emprunt est contracté auprès d'un établissement public de crédit, la chambre de commerce devra se conformer aux conditions statutaires de cet établissement, sans toutefois que la commission perçue en sus de l'intérêt puisse dépasser 0f,45 p. 100.

Art. 4. — Les fonds successivement versés par la chambre de commerce de Rouen, jusqu'à concurrence de la dite somme de 3 millions de francs, porteront intérêt à 4 p. 100, à dater de leur versement.

L'amortissement, calculé au même taux de 4 p. 100, s'effectuera en quinze annuités payables par termes semestriels, à partir de 1880.

Art. 5. — Il sera établi dans le port de Rouen un droit de 0f,55 par tonneau de jauge, à l'entrée, sur tous les navires à voiles ou à vapeur venant du long cours ou des pays étrangers.

Les navires de tous pavillons, à voiles ou à vapeur, attachés à une ligne périodique et entrant dans le port de Rouen seulement pour y faire escale, y déposer ou y prendre une partie quelconque de leur chargement, ne seront passibles que du demi-droit, soit 0f,27 et demi par tonneau de jauge.

Seront exempts de tous droits :

Les navires français se livrant soit au petit cabotage entre les ports français, soit à la navigation fluviale;

Les navires de tous pavillons qui, entrés sur lest, en repartiront sur lest;

Le matériel naval de l'État.

Art. 6. — La perception du droit susmentionné est concédée à la chambre de commerce de Rouen pour couvrir :

1° La différence entre le taux d'intérêt payé par l'État à la chambre de commerce et celui qu'elle aura elle-même payé aux souscripteurs de l'emprunt de 3 millions de francs qu'elle est autorisée à contracter pour l'avance à faire à l'État;

2° L'intérêt et l'amortissement de l'emprunt de 1 million de francs à contracter par elle pour sa part contributive dans les travaux d'amélioration du port.

Cette perception cessera aussitôt après l'entier remboursement des deux sommes ci-dessus énoncées.

(N° 425)

[16 décembre 1875.]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement de divers chemins de fer dans la région ouest.

L'Assemblée nationale a adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. Est déclaré d'utilité publique l'établissement des chemins de fer ci-après dénommés :

1° Un chemin d'Alençon à la ligne de Caen à Laval, par ou près Domfront;

2° Un embranchement partant du chemin précédent et aboutissant, à ou près la Ferté-Macé, à la ligne de Briouze à la Ferté-Macé.

3° Un chemin partant de ou près Prez-en-Pail, passant par ou près Villaine et aboutissant à la ligne de Caen à Laval, à ou près Mayenne;

4° Un chemin de Mayenne à la ligne de Vitré au mont Saint-Michel, à ou près Fougères;

5° Un chemin de la ligne de Mamers à Saint-Calais, à ou près Mamers, à la ligne d'Alençon à Condé, à ou près Mortagne;

6° Un chemin de Mortagne à Mézidon, sur la ligne de Paris à Cherbourg, passant à ou près Gacé, Vimoutiers et Livarot;

7° Un embranchement se détachant de la ligne précédente, à Mortagne, passant à Tourouvre et Randonnai, et aboutissant à la ligne de Paris à Granville, à ou près Laigle;

8° Un chemin de Caen à Dozulé, sur la ligne de Mézidon à Dives;

9° Un embranchement de Dozulé, sur la ligne de Mézidon à Dives, à Deauville;

10° Un chemin se détachant de la ligne de Mortagne à Mézidon, entre Saint-Gauburge et Gacé, et aboutissant à ou près Bernay;

11° Un embranchement de la ligne précédente à la ligne de Lisieux à Orbec, dont il formera le prolongement.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est autorisé à entreprendre les travaux des chemins de fer énoncés à l'article 1er ci-dessus.

En aucun cas, les dépenses à faire ne pourront excéder celles qui sont mises à la charge du trésor par les lois des 11 juin 1842 et 19 juillet 1845.

Viendra en déduction des dites dépenses le montant des subventions, soit en terrains, soit en argent, qui ont été ou qui seront offertes par les départements, les communes et les propriétaires intéressés.

Art. 3. — La loi de finances déterminera, chaque année, à dater de 1876 inclusivement, la somme à affecter aux dépenses prescrites par l'article précédent et les ressources à l'aide desquelles ces dépenses seront couvertes.

Un décret répartira, chaque année, la dite somme entre les divers chemins ci-dessus énoncés, en tenant compte de l'importance relative des subventions offertes par les intéressés, conformément au dernier paragraphe de l'article précédent.

Art. 4. — Un crédit de 1.500.000 francs est ouvert au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1876, pour l'exécution de la présente loi.

Art. 5. — Il sera statué par une loi spéciale sur les clauses qui seraient ultérieurement stipulées pour la concession des dits chemins de fer, lesquels devront, dans tous les cas, être concédés simultanément à une ou plusieurs compagnies.

Art. 6. — Un compte spécial de la dépense des travaux faisant l'objet de la présente loi et des ressources qui y auront été attribuées sera annexé à la loi portant règlement de chaque exercice.

(N° 426)

[17 décembre 1875.]

Loi qui autorise le gouverneur général civil de l'Algérie à accepter, au nom de l'Etat, l'offre faite par la chambre de commerce de Philippeville d'avancer à l'Etat la somme de 2 millions de francs pour être affectée aux travaux d'achèvement du port de cette ville.

L'Assemblée nationale a adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Le gouverneur général civil de l'Algérie est autorisé à accepter, au nom de l'État, l'offre faite par la chambre de commerce de Philippeville, ainsi qu'il résulte de ses délibérations des 4 mars et 9 juin 1875, d'avancer à l'État la somme de 2 millions de francs à l'effet de hâter l'achèvement des travaux du port de Philippeville.

Art. 2. — La chambre de commerce de Philippeville est autorisée à emprunter, à un taux qui n'excédera pas 6 p. 100, la somme de 2 millions de francs, montant des avances à faire à l'État.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit par voie de souscription, soit de gré à gré, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement.

Si l'emprunt est contracté auprès d'un établissement public de crédit, la chambre de commerce devra se conformer aux conditions statutaires de cet établissement, sans toutefois que la commission perçue en sus de l'intérêt puisse dépasser 0f,45 p. 100.

Art. 3. — La chambre de commerce de Philippeville effectuera entre les mains de l'État des versements annuels variant de 400.000 à 600.000 francs, à la volonté de la chambre de commerce, pourvu toutefois que le versement total soit opéré en quatre années, à partir du 1er janvier 1876.

Il demeure entendu que la dite chambre ne sera tenue à ces versements annuels qu'après l'épuisement du crédit alloué par l'État.

Les fonds successivement versés par la chambre de commerce de Philippeville, jusqu'à concurrence de la dite somme de 2 mil-

lions de francs, porteront intérêt au taux de 4 1/2 p. 100, à dater de leur versement.

L'amortissement, calculé au même taux de 4 1/2 p. 100, pourra s'effectuer en quinze annuités payables par termes semestriels, à partir de la date du premier versement. Toutefois, l'administration réduira, autant qu'elle le jugera convenable, la période d'amortissement en accroissant la quotité des payements semestriels.

Art. 4. — Il sera établi au port de Philippeville, à partir du 1er janvier 1876, un droit de 0f,25 par tonneau de jauge sur tout navire français ou étranger ayant pour provenance ou pour destination la France ou l'étranger, qui entrera chargé ou viendra prendre charge dans le port de Philippeville ou celui de son annexe Stora.

Le matériel naval de l'État sera exempt du droit de tonnage.

Art. 5. — La perception du droit susmentionné est concédée à la chambre de commerce pour couvrir la différence entre le taux de l'intérêt payé par l'État à la chambre de commerce et celui qu'elle aura elle-même payé aux souscripteurs de l'emprunt qu'elle est autorisée à contracter. Cette perception cessera après l'entier remboursement de la somme formant cette différence.

(N° 427)

[24 décembre 1875.]

Loi relative à la concession, au profit de la société Vicat et compagnie, d'une carrière de pierres à ciment dans la forêt domaniale de la Grande-Chartreuse.

L'Assemblée nationale a adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article unique. — Est approuvée, aux prix et conditions stipulés tant dans un acte passé, le 25 novembre dernier, entre le préfet de l'Isère et la société *Vicat* et compagnie, que dans le cahier des charges y annexé, la concession pendant cinquante ans, au profit de la dite société :

1° Du droit d'exploiter par galeries souterraines les bancs de pierre à ciment qui existent aux cantons du Curière et de la Petite-Vache, dépendant de la forêt domaniale de la Grande Chartreuse, dans un périmètre de 684 hectares 60 ares 99 centiares;

2° La jouissance d'un terrain de 50 ares environ, compris dans les limites de la concession, au lieu dit *la Pérelle*, pour y établir l'usine propre à la fabrication du ciment, avec ses dépendances;

3° La jouissance, au même lieu, d'une chute d'eau à créer par la société concessionnaire, au moyen d'une prise d'eau sur le torrent du Guiers et d'un canal de dérivation construit sur la rive droite du torrent.

(N° 428)

[30 décembre 1875.]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement des chemins de fer d'Amiens à la vallée de l'Ourcq et d'Abbeville à Eu et au Tréport, et approuve la convention passée avec la compagnie du Nord, pour la concession de ces chemins de fer.

L'Assemblée nationale a adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement des chemins de fer ci-après :

1° D'Amiens à la vallée de l'Ourcq, passant par ou près Montdidier et Compiègne ;

2° D'abbeville à Eu et au Tréport.

Art. 2. — Est approuvée la convention provisoire passée, le 30 décembre 1875, entre le ministre des travaux publics et la compagnie du Nord.

Art. 3. — Il sera statué, par un décret délibéré en Conseil d'État, sur l'indemnité équitable à allouer à la compagnie soumissionnaire du chemin de fer d'Amiens à Dijon, à raison des dépenses faites par elle pour l'étude du dit chemin de fer.

Art. 4. — La convention annexée à la présente loi ne sera passible que du droit fixe de 3 francs.

CONVENTION.

L'an 1875 et le 30 décembre,

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, et sous toutes réserves de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part,

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie*

du *chemin de fer du Nord*, la dite compagnie représentée par MM. le baron *James-Édouard de Rothschild*, *Marc-Vincent Caillard* et *Armand-André Amé*, baron *de Saint-Didier*, administrateurs, élisant domicile au siége de la dite société et agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération du conseil d'administration en date du 12 novembre 1875, et sous la réserve de l'approbation par l'assemblée générale des actionnaires dans le délai d'un an au plus tard,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics, au nom de l'État, concède à la compagnie du Nord, qui accepte, les chemins de fer ci-après :

1° D'Amiens à la vallée de l'Ourcq, passant par ou près Montdidier, Compiègne et Villers-Cotterets ;

2° D'Abbeville à Eu et au Tréport.

Art. 2. — La compagnie s'engage à exécuter les chemins de fer énoncés à l'article 1er ci-dessus dans le délai, savoir :

1° De quatre ans, pour le chemin d'Amiens à la vallée de l'Ourcq ;

2° De huit ans, pour la ligne d'Abbeville à Eu et au Tréport, à partir de l'approbation, par l'administration, des projets définitifs de chacun de ces chemins.

La compagnie devra produire ces projets définitifs dans un délai de deux ans, à dater du 1er janvier qui suivra la loi approbative de la présente convention. Faute par elle d'avoir présenté ces projets dans le délai ci-dessus énoncé, le délai d'exécution de chaque ligne sera réduit d'un temps égal au retard apporté à la production des dits projets.

Art. 3. — Les chemins de fer ci-dessus mentionnés seront soumis au cahier des charges qui régit l'ensemble des concessions faites à la compagnie du Nord, et, en conséquence, leur concession expirera, comme pour toutes les lignes concédées à cette compagnie, le 31 décembre 1950.

Ils seront soumis, en outre, aux dispositions additionnelles résultant des conventions du 15 juin 1872 et du 3 août 1875, sous les réserves ci-après :

Les terrassements et les ouvrages d'art des dits chemins pourront n'être exécutés que pour une voie, les terrains nécessaires à l'assiette des chemins étant immédiatement acquis pour deux voies et les souterrains, les passages supérieurs et les fondations des principaux ouvrages d'art étant également construits pour deux voies.

Le rayon des courbes de raccordement ne pourra être inférieur à 300 mètres, et le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à 15 millimètres par mètre.

Les prescriptions de l'article 6 de la convention du 3 août 1875, relatives au chauffage des voitures, ne seront applicables, pour l'ensemble des lignes concédées à la compagnie du Nord, qu'aux trains dont le trajet excédera une durée de deux heures.

Art. 4. — La compagnie du Nord s'engage à anticiper le versement des six derniers termes des avances qu'elle est tenue de faire, en vertu de l'article 2 de la convention du 22 mai 1869, pour le chemin de fer d'Arras à Étaples, avec embranchements sur Béthune et Abbeville, et pour le chemin d'Épinay à Lazarches.

Ces anticipations de payement seront réglées par le ministre, suivant les besoins des travaux exécutés par l'État, et ne donneront lieu à aucune modification au montant ni aux échéances des termes stipulés par la convention du 22 mai 1869 pour le remboursement des dites avances.

La compagnie s'engage, en outre, à faire une nouvelle avance de 4 millions pour le chemin de fer d'Arras à Étaples, avec embranchements sur Béthune et Abbeville. La dite avance sera remboursée à la compagnie en soixante-quatorze annuités, calculées d'après les taux effectifs des obligations émises par elle, conformément aux dispositions des paragraphes 5 et suivants de l'article 6 ci-après.

Art. 5. — La faculté que, par l'article 2 de la convention du 22 mai 1869, le Gouvernement s'est réservée jusqu'au 1er mai 1875, de convertir en remboursement de capital le remboursement sous forme d'annuités de la portion des avances restant due à la compagnie, est prorogée jusqu'au 1er mai 1881.

Cette disposition s'appliquera à la nouvelle avance de 4 millions prévue par l'article précédent.

Art. 6. — Le ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à payer à la compagnie, à titre de subvention, une somme de 7.650.000 francs pour la ligne d'Amiens à la vallée de l'Ourcq,

Le payement de cette subvention sera effectué en seize termes semestriels égaux, payables le 1er mai et le 1er novembre de chaque année, et dont le premier écherra le 1er mai 1877.

La compagnie devra justifier, avant chaque payement, de l'emploi sur la ligne à laquelle s'applique la dite subvention, en achats de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place, d'une somme double de celle qu'elle aura à recevoir. Le dernier versement ne sera fait qu'après l'ouverture de cette ligne.

Le Gouvernement aura la faculté, à date du 1er mai 1877, de convertir chacun de ces seize termes semestriels, au fur et à mesure de leur échéance, en annuités payables par termes semestriels, le 1er mai et le 1er novembre de chaque année, et dont le dernier écherra le 1er novembre 1950.

Ces annuités, comprenant l'intérêt et l'amortissement de chaque terme, seront calculées, lors de l'échéance de chacun de ces termes, à un taux fixé provisoirement à 5f,75 p. 100.

Le taux définitif sera arrêté, après le payement intégral des subventions, d'après le prix moyen des négociations de l'ensemble des obligations émises par la compagnie du 1er mai 1877 au 1er novembre 1884.

Ce prix moyen sera arrêté déduction faite de l'intérêt couru au jour de la vente des titres ainsi que de tous droits, à la charge de la compagnie, dont ces titres sont ou seront frappés et de tous autres frais accessoires dont la compagnie justifiera.

Le taux définitif ci-dessus mentionné sera arrêté dans les formes prescrites par le décret du 12 août 1868, portant règlement des justifications à faire par la compagnie pour l'application de la garantie d'intérêt et du partage des bénéfices.

Il sera tenu compte respectivement à la compagnie et à l'État, avec intérêts simples à 5 p. 100, des insuffisances ou des excédants que présenteraient, sur

le règlement définitif des annuités, les payements calculés au taux provisoire de 5f,75 p. 100.

Si, à la date du 1er mai 1881 ou à une date antérieure, le Gouvernement, après avoir opté pour le payement par annuités, croit devoir renoncer à ce mode de libération, la portion de la subvention restant due à la compagnie sera soldée en termes égaux, payables le 1er mai et le 1er novembre de chaque année, et dont le dernier écherra le 1er novembre 1884. Pour établir le chiffre du capital restant à solder à titre de subvention, les annuités précédemment payées seront imputées sur le montant des termes auxquels la compagnie aurait eu droit en vertu du paragraphe 2 du présent article, en tenant compte des intérêts à 5 p. 100, à partir de l'échéance de chaque terme.

Art. 7. — La compagnie sera tenue d'établir, sur la demande du ministre des travaux publics, la deuxième voie sur tout ou partie des lignes composant l'ancien et le nouveau réseau de la compagnie du Nord, quel que soit le produit de ces lignes.

Dans ce cas, l'Etat payera chaque année à la compagnie une annuité représentant les intérêts, l'amortissement et les frais accessoires des emprunts réellement effectués par la compagnie pour subvenir aux dépenses occasionnées par l'établissement de cette deuxième voie.

Dès que le produit brut d'une section de ligne excédera le chiffre de 35,000 francs par kilomètre, l'annuité correspondant à l'établissement de la deuxième voie de cette section cessera de courir.

Art. 8. — Sont classées dans l'ancien réseau les lignes ci-après, savoir :

1° De Montsoult à Amiens;
2° De Cambrai à la frontière belge, vers Dour;
3° De Douai à Orchies;
4° D'Orchies à la frontière belge, vers Tournay;
5° Des docks de Saint-Ouen au chemin de fer de Ceinture intérieur de Paris;
6° Des docks de Saint-Ouen à la gare de la plaine Saint-Denis.

Sont abrogées les dispositions des articles 4 et 5 de la convention du 15 juin 1872 et de la convention du 3 août 1875, portant que les quatre lignes ci-dessus énoncées sous les nos 1, 2, 3 et 4 formeront un réseau distinct tant de l'ancien que du nouveau réseau, ainsi que la disposition de l'article 2 du décret du 21 novembre 1873, portant que le chemin de fer de raccordement des docks de Saint-Ouen avec le chemin de fer de Ceinture formera une concession distincte tant de l'ancien que du nouveau réseau de la compagnie du Nord.

Seront classés dans le nouveau réseau les chemins de fer ci-après, savoir :

1° D'Amiens à la vallée de l'Ourcq;
2° D'Abbeville à Eu et au Tréport.

En conséquence, les dites lignes seront soumises aux dispositions des conventions antérieures et de la présente convention relatives à la garantie d'intérêt, dont le terme demeure fixé au 31 décembre 1914.

Art. 9. — Le compte de premier établissement des lignes de l'ancien et du

nouveau réseau sera arrêté provisoirement, tant pour l'application de la garantie d'intérêt que pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, avant le 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Ce compte sera arrêté définitivement après un délai de dix ans, lequel courra à partir du 1er janvier 1878, pour les lignes mises en exploitation avant cette époque, et, pour les lignes terminées postérieurement au 1er janvier 1878, à partir du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de chaque ligne.

Pour les lignes sur lesquelles la pose de la deuxième voie aura été effectuée sur la demande de l'État, le compte de premier établissement sera arrêté dix ans après le 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de la deuxième voie.

En aucun cas, le capital garanti ne pourra excéder la somme de 223.500.000 fr.

Toutefois, après l'expiration de ce délai de dix ans, la compagnie pourra être autorisée, s'il y a lieu, par décrets délibérés en Conseil d'État, à prélever, avant tout partage de bénéfices, sur l'ensemble des produits nets de l'ancien et du nouveau réseau, l'intérêt et l'amortissement des dépenses faites sur l'un ou l'autre de ses deux réseaux pour l'exécution de travaux qui seraient reconnus de premier établissement.

Art. 10. — Les dispositions de l'article 9 de la convention du 22 mai 1869, relatives à la fixation du revenu net réservé à l'ancien réseau, continueront à être appliquées aux lignes de l'ancien et du nouveau réseau, tels qu'ils sont constitués par l'article 5 de la dite convention, sauf les additions suivantes :

A partir du terme fixé à l'article 2 ci-dessus pour la mise en exploitation des lignes énoncées au dit article, les chiffres calculés conformément au paragraphe qui précède seront augmentés, pour l'ensemble des lignes tant de l'ancien que du nouveau réseau mentionnées à l'article 8 de la présente convention, savoir :

1° De l'intérêt et de l'amortissement effectifs des sommes dépensées par la compagnie pour le premier établissement de ces lignes qui sont comprises dans l'ancien réseau, sans que ce capital puisse excéder, pour l'ensemble des dites lignes, la somme de 66 millions de francs ;

2° De la différence entre l'intérêt et l'amortissement effectifs des obligations émises par la compagnie et l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État pour le capital de premier établissement des lignes annexées au nouveau réseau, sans que ce capital puisse excéder la somme de 23.500.000 francs;

3° Pour chaque exercice, de l'intérêt et de l'amortissement effectifs des obligations émises pour l'exécution de travaux complémentaires, en sus de la somme de 60 millions prévue pour travaux de cette nature par l'article 9 de la convention du 22 mai 1869, sans que ces dépenses additionnelles puissent excéder la somme de 140 millions de francs.

Pour l'application des trois paragraphes qui précèdent, on se conformera aux dispositions des paragraphes 5 et suivants de l'article 6 ci-dessus, sauf la modification suivante :

L'intérêt et l'amortissement effectifs des obligations seront calculés respectivement pour l'ancien et pour le nouveau réseau d'après le prix moyen des négociations qui auront été faites depuis l'exercice 1876 jusqu'à la fin de l'exercice dans lequel l'ensemble des nouvelles lignes appartenant à chaque réseau auront été mises en exploitation.

Jusqu'à l'époque fixée au paragraphe 2 du présent article, les intérêts et l'amortissement des obligations émises pour l'exécution des lignes mentionnées à la présente convention seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui seront mises successivement en exploitation. En cas d'insuffisance, ces intérêts et amortissement seront portés au compte de premier établissement.

Art. 11. — Les dispositions de l'article 10 de la convention du 22 mai 1869, relatives au partage des bénéfices entre l'État et la compagnie, continueront à recevoir leur application en ce qui touche les lignes comprises tant dans l'ancien que dans le nouveau réseau, tels qu'ils sont constitués par la convention précitée, sauf les additions suivantes :

Le montant du revenu net attribué à la compagnie avant tout partage des bénéfices, tel qu'il aura été calculé dans les conditions prévues au paragraphe précédent, sera augmenté, à partir du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de chacune des lignes tant de l'ancien que du nouveau réseau énoncées à l'article 8 de la présente convention, savoir :

1° Pour les lignes ci-après :

Montsoult à Amiens ;

Cambrai à la frontière belge, vers Dour ;

Douai à Orchies ;

Orchies à la frontière belge, vers Tournay ;

Abbeville à Eu et au Tréport,

d'un revenu moyen de 13.000 francs par kilomètre ;

2° Pour les lignes ci-après :

Docks de Saint-Ouen au chemin de fer de Ceinture intérieur de Paris ;

Docks de Saint-Ouen à la plaine Saint-Denis ;

Amiens à la vallée de l'Ourcq,

d'un intérêt de 6 1/2 p. 100 du capital effectivement dépensé par la compagnie pour la construction desdites lignes ;

3° D'un intérêt de 6 p. 100 des sommes effectivement dépensées pour travaux complémentaires en sus de la somme de 60 millions prévue par l'article 9 de la convention du 22 mai 1869, et jusqu'à concurrence du chiffre maximum de 140 millions de francs fixé par l'article 10 ci-dessus.

(N° 429)

[31 décembre 1875.]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement de divers chemins de fer.

L'Assemblée nationale a adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement des chemins de fer ci-après dénommés :

1° De Compiègne à Soissons;

2° De Gondrecourt à Neufchâteau ;

3° De Vendôme à Romorantin, par ou près Blois ;

4° De Vendôme à Pont-de-Braye ;

5° De Cholet à Clisson;

6° De Questembert à Ploërmel ;

7° De Fontenay-le-Comte à la ligne d'Angers à Niort, à ou près Benet;

8° De Vieilleville à Bourganeuf;

9° De Limoges à Eymoutiers;

10° D'Eymoutiers à un point à déterminer de Meymac à Eygurande, sur la ligne de Clermont à Tulle ;

11° De Saillat à un point à déterminer de Nexon à Bussière-Galant, sur la ligne de Limoges à Périgueux, par ou près Rochechouart, Oradour et Chalus;

12° De Limoges au Dorat, par Bellac;

13° De Saint-Denis-lès-Martel au Buisson, par ou près Sarlat, avec embranchement sur Gourdon;

14° De Montmoreau à Périgueux, par Ribérac;

15° D'Avallon à Nuits-sous-Ravières;

16° De Châtel-Censoir à Sermizelles;

17° De Triguères à un point à déterminer de Coulanges à Clamecy ;

18° De Firminy à Annonay, avec embranchement du Pertuiset à Saint-Just;

19° D'Aubusson à Felletin.

Art. 2. — Il sera procédé à l'achèvement des études et à l'instruction prescrite par les lois et règlements pour la déclaration d'utilité publique des chemins de fer ci-après dénommés:

1° D'Hirson à un point à déterminer sur la ligne de Reims à Mézières, de Rethel à Amagne;

2° De Mirecourt à la ligne de Langres à Belfort;

3° De Châteaubriant à Rennes;

4° Embranchement de la ligne de Châteaubriant à Rennes à Vitré ;

5° De Ploërmel à Caulnes;

6° De Saint-Nazaire ou Savenay à Châteaubriant;

7° De Port-de-Piles à Port-Boulet, par Chinon, avec embranchement pour desservir le camp de Ruchard;

8° De Port-de-Piles à Preuilly;

9° D'Angers à la limite de la Sarthe, vers la Flèche;
10° De Poitiers au Blanc ;
11° De Civray au Blanc, par Montmorillon ;
12° De Confolens à la ligne précédente ;
13° De Cahors à ou près Capdenac ou Figeac ;
14° De Nontron à Périgueux ;
15° De Mende au Puy ;
16° D'Albi au Vigan ;
17° De Carmaux à Rodez ;
18° De la ligne de Pau à Oloron à Laruns ;
19° De Perpignan à Arles-sur-Tech ;
20° De Montauban à Cahors, Gourdon et un point à déterminer de Thenon à Brive, sur le chemin de fer de Brive à Périgueux ;
21° De Vendes à Aurillac ;
22° De Port-d'Isigny à la ligne de Caen à Cherbourg.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics est autorisé à entreprendre les travaux des chemins de fer énoncés à l'article 1er ci-dessus, et, en outre, des chemins de fer ci-près :

Auxerre à Gien ;

Aurillac à Saint-Denis,

dont l'exécution a été autorisée par la loi du 18 juillet 1868.

En aucun cas, les dépenses à faire ne pourront excéder celles qui sont mises à la charge du trésor par les lois des 11 juin 1842 et 19 juillet 1845.

Viendra en déduction des dites dépenses le montant des subventions, soit en terrains, soit en argent, qui seront offertes par les départements, les communes et les propriétaires intéressés.

Art. 4. — Un crédit de 4 millions de francs est ouvert au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1876, pour l'exécution de la présente loi.

Art. 5. — Il sera statué par des lois spéciales sur les clauses qui seraient ultérieurement stipulées pour la concession des dits chemins de fer énoncés en l'article 1er et l'article 3.

Art. 6. — Un compte spécial de la dépense des travaux faisant l'objet de la présente loi et des ressources qui y auront été attribuées sera annexé à la loi de règlement de chaque exercice.

(N° 430)

[31 décembre 1875.]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement de plusieurs chemins de fer et approuve la convention passée avec la compagnie de l'Est pour la concession des dits chemins de fer.

L'Assemblée nationale a adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement des chemins de fer ci-après :

1° De Revigny à Vouziers, par ou près Sainte-Menehould;

2° D'un point de la vallée de l'Ourcq, à déterminer de la Ferté-Milon à Mareuil-sur-Ourcq, à Esternay, par ou près Château-Thierry et Montmirail;

3° D'Esternay à Romilly, par ou près Villenauxe;

4° De Châtillon-sur-Seine à Is-sur-Tille;

5° D'un point de la ligne précédente, à déterminer près de Recey, à Langres;

6° D'Is-sur-Tille à Gray.

Art. 2. — Est approuvée la convention provisoire passée, le 31 décembre 1875, entre le ministre des travaux publics et la compagnie de l'Est.

Art. 3. — Il sera statué, par un décret délibéré en Conseil d'État, sur l'indemnité équitable à allouer à la compagnie soumissionnaire du chemin de fer d'Amiens à Dijon, à raison des dépenses faites par elle pour l'étude du dit chemin de fer.

Art. 4. — La convention annexée à la présente loi, ainsi que les traités mentionnés dans les articles 14, 15 et 16 de cette convention, ne seront passibles que du droit fixe de 5 francs.

PREMIÈRE CONVENTION.

L'an 1875 et le 31 décembre,

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous toutes réserves de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part,

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer de l'Est*, la dite compagnie représentée par MM. *Henry*

Dusiller et *Alphonse Baude*, président et vice-président du conseil d'administration de la compagnie, élisant domicile au siége de la dite société, à Paris, rue de Strasbourg, à l'embarcadère des dits chemins, et agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération du conseil d'administration en date du 18 novembre 1875, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires dans un délai d'un an au plus tard,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics, au nom de l'État, concède à la compagnie des chemins de l'Est, qui accepte, les chemins de fer ci-après :

1° De Revigny à Vouziers, par ou près Sainte-Menehould;

2° D'un point de la vallée de l'Ourcq, à déterminer de la Ferté-Milon à Marveil-sur-Ourcq, à Esternay, par ou près Château-Thierry et Montmirail;

3° D'Esternay à Romilly, par ou près Villenauxe;

4° De Châtillon-sur-Seine à Is-sur-Tille;

5° D'un point de la ligne précédente, à déterminer près de Recey, à Langres;

6° D'Is-sur-Tille à Gray.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics, au nom de l'État, concède, à titre éventuel, à la compagnie des chemins de fer de l'Est, les chemins de fer :

1° De Jessains à Éclaron, par ou près Brienne et Montiérender;

2° De la Ferté-Gaucher à Sézanne, par ou près Esternay.

La concession de cette dernière ligne ne sera rendue définitive que lorsque le chemin d'Épernay à Romilly aura été classé comme ligne d'intérêt général, ainsi qu'il est prévu à l'article 16 ci-après.

Art. 3. — La compagnie s'engage à exécuter les chemins de fer énoncés aux articles 1 et 2 ci-dessus dans un délai de cinq ans, à partir de l'approbation, par l'administration, des projets définitifs de chacun de ces chemins.

La compagnie devra produire ses projets définitifs dans un délai de deux ans, à dater du 1er janvier qui suivra la loi approbative de la présente convention, pour les chemins compris dans l'article 1er, et à dater de la loi portant concession définitive pour les chemins concédés en l'article 2. Faute par elle d'avoir présenté ces projets dans le délai ci-dessus énoncé, le délai d'exécution de chaque ligne sera réduit d'un temps égal au retard apporté à la présentation des dits projets.

Art. 4. — Le ministre des travaux publics s'engage, au nom de l'État, à payer à la compagnie, à titre de subvention, pour l'exécution des chemins mentionnés ci-après, une somme de 34 millions de francs, savoir, pour les lignes :

De Revigny à Vouziers, 8 millions de francs;
De la vallée de l'Ourcq à Esternay, 6 millions de francs;
D'Esternay à Romilly, 2.200.000 francs;
De Châtillon-sur-Seine à Is-sur-Tille, 5.300.000 francs;
De Recey à Langres, 7 millions de francs;
D'Is-sur-Tille à Gray, 5.500.000 francs.

Les dites subventions seront payées en seize termes semestriels, échéant le 1er mai et le 1er novembre de chaque année, et dont le premier écherra le 1er mai 1877.

La compagnie devra justifier, avant chaque payement, de l'emploi sur chacune des lignes auxquelles s'appliquent les dites subventions, en achats de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place, d'une somme double de celle qu'elle aura à recevoir.

Le dernier versement ne sera fait qu'après l'ouverture de chaque ligne.

Le Gouvernement aura la faculté, à dater du 1er mai 1877, de convertir chacun de ces seize termes, au fur et à mesure de leur échéance, en annuités payables par termes semestriels, le 1er mai et le 1er novembre de chaque année, et dont le dernier écherra le 1er novembre 1954.

Ces annuités, comprenant l'intérêt et l'amortissement de chaque terme, seront calculées, lors de l'échéance de chacun de ces termes, à un taux fixé provisoirement à 5f,75 p. 100. Le taux définitif sera arrêté, après le payement intégral des subventions, d'après le prix moyen des négociations de l'ensemble des obligations émises par la compagnie du 1er mai 1877 au 1er novembre 1885. Ce prix moyen sera arrêté déduction faite de l'intérêt couru au jour de la vente des titres, et en tenant compte de tous droits à la charge de la compagnie dont ces titres sont frappés et de tous autres frais accessoires dont la compagnie justifiera.

Le taux définitif ci-dessus mentionné sera arrêté dans les formes prescrites par le décret du 2 mai 1863, portant règlement des justifications à faire par la compagnie pour l'application de la garantie d'intérêt et du partage des bénéfices.

Il sera tenu compte respectivement à la compagnie et à l'État, avec intérêts simples à 5 p. 100, des insuffisances ou des excédants que présenteraient, sur le règlement définitif des annuités, les payements calculés au taux provisoire de 5f,75 p. 100.

Si, à la date du 1er mai 1881 ou à une date antérieure, le Gouvernement, après avoir opté pour le payement par annuités, croit devoir renoncer à ce mode de libération, la portion de la subvention restant due à la compagnie sera soldée en termes égaux, payables le 1er mai et le 1er novembre de chaque année, et dont le dernier écherra le 1er novembre 1885. Pour établir le chiffre du capital restant à solder à titre de subvention, les annuités précédemment payées seront imputées sur le montant des termes auxquels la compagnie aurait eu droit en vertu du paragraphe 2 du présent article, en tenant compte des intérêts à 5 p. 100, à partir de l'échéance de chaque terme.

Art. 5. — Dans le cas où les concessions faites à titre éventuel, en vertu de l'article 2 ci-dessus, seraient rendues définitives, il sera alloué à la compagnie les subventions déterminées ci-après, savoir :

Ligne de Jessains à Éclaron, 5 millions de francs;
Ligne de la Ferté-Gaucher à Sézanne, 4 millions de francs.

Ces subventions seront payées dans les conditions énoncées à l'article précédent, sous les réserves suivantes :

Le premier terme écherra le 1er mai de l'année qui suivra la loi portant concession définitive de chaque ligne.

Le nombre des annuités, s'il y a lieu, sera égal au nombre d'années restant à courir jusqu'à l'expiration de la concession, et le délai d'option pour le mode définitif de libération sera de quatre années, à dater de l'échéance du premier terme.

Art. 6. — La compagnie est autorisée à recevoir des départements, des communes et des particuliers, en sus des subventions de l'État, les subventions en nature ou en argent qui lui seraient consenties pour l'exécution des lignes concédées par la présente convention à titre définitif ou éventuel, et notamment la subvention de 500.000 francs votée par le département de la Marne pour la ligne de Vouziers à Revigny.

Art. 7. — Les lignes concédées par les articles 1 et 2 de la présente convention à titre soit définitif, soit éventuel, seront soumises au cahier des charges et aux dispositions additionnelles qui régissent l'ensemble des concessions faites à la compagnie de l'Est; en conséquence, leur concession expirera, comme celle de toutes les lignes régies par le même cahier des charges, le 27 novembre 1954.

Dans tous les cas où l'administration le jugera utile, il pourra être accolé aux ponts établis par la compagnie pour le service du chemin de fer une voie charretière ou une passerelle pour piétons.

L'excédant de dépense qui en résultera sera supporté par l'État, le département ou les communes intéressées, après évaluation contradictoire des ingénieurs de l'État et de la compagnie. A défaut d'accord entre les ingénieurs de l'État et ceux de la compagnie, l'excédant de dépense sera réglé par un décret, rendu en Conseil d'État.

Dans le cas où l'une des compagnies d'Orléans, de l'Ouest, du Nord, de Paris-Lyon-Méditerranée ou du Midi appliquerait aux voitures des trois classes, sur l'ensemble de son réseau, un système de chauffage agréé par le ministre des travaux publics, la compagnie de l'Est s'engage, si elle en est requise par le ministre, à mettre en pratique sur son réseau, pour tous les trains dont le trajet excédera une durée de deux heures, soit ce même système de chauffage, soit tout autre système jugé préférable et agréé par le ministre. La mise en pratique de ce système aura lieu suivant les délais qui seront prescrits par le ministre.

La compagnie s'engage, en outre, dès à présent, à chauffer désormais les compartiments des dames seules dans les trois classes.

Art. 8. — Les chemins de fer ci-dessus dénommés feront partie du nouveau réseau de la compagnie de l'Est.

En conséquence, ils seront soumis, en ce qui touche la garantie d'intérêt, aux dispositions des articles 6 et 8 de la convention des 24 juillet 1858 et 11 juin 1859, sous la réserve que cette garantie sera attribuée aux dits chemins pour une période de cinquante ans, à partir du 1er janvier 1885.

Le maximum du capital garanti, tel qu'il est déterminé par l'article 7 de la convention du 1er mai 1863 et l'article 10 de la convention du 17 juin 1873, sera augmenté, savoir :

Pour les lignes concédées à titre définitif en vertu de l'article 1er ci-dessus, d'une somme totale de 56 millions de francs;

Et pour les lignes concédées à titre éventuel, savoir :

Jessains à Éclaron, de 8 millions de francs;

La Ferté-Gaucher à Sézanne, de 5 millions de francs.

Art. 9. — A dater du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de chacune des lignes concédées par la présente convention, à titre soit définitif, soit éventuel, le revenu net réservé à l'ancien réseau, tel qu'il est déterminé par l'article 10 de la convention du 11 juillet 1868 et par l'article 10 de la convention du 17 juin 1873, sera augmenté de la différence entre l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État pour le capital de premier établissement des dites lignes, sans que ce capital puisse excéder, pour l'ensemble des lignes concédées à titre définitif, la somme ci-dessus énoncée de 56 millions de francs, et pour chacune des lignes concédées à titre éventuel, le montant du capital garanti en vertu de l'article précédent.

Le taux effectif des obligations émises par la compagnie sera déterminé, à titre tant provisoire que définitif, conformément aux dispositions des paragraphes 5, 6 et 7 de l'article 4 ci-dessus, en prenant pour base du calcul définitif le taux moyen des négociations qui auront été faites depuis l'exercice 1877 jusqu'à la fin de l'exercice dans lequel l'ensemble des lignes auxquelles se rapportent ces obligations auront été mises en exploitation.

Art. 10. — La compagnie des chemins de fer de l'Est s'engage à faire exécuter les voies de raccordement nécessaires pour établir une communication directe, d'une part, entre la ligne de Paris à Strasbourg et le chemin de Ceinture de Paris, et, d'autre part, entre la ligne de Paris à Vincennes et le même chemin de Ceinture. Les dépenses à faire pour l'établissement de ces raccordements seront comprises dans le compte des travaux complémentaires de l'ancien réseau, fixé à 40 millions par l'article 10 de la convention du 11 juillet 1868.

Art. 11. — La compagnie sera tenue d'établir la seconde voie sur tout ou partie soit des lignes exploitées actuellement avec une seule voie, soit des lignes en construction ou à construire, dès que le ministre des travaux publics prescrira cette mesure, et quel que soit le produit de ces lignes.

Dans ce cas, l'État payera chaque année à la compagnie une annuité suffisante pour couvrir l'intérêt et l'amortissement effectifs, calculés ainsi qu'il est dit à l'article 9 ci-dessus, des emprunts effectués par la compagnie pour subvenir aux dépenses occasionnées par l'établissement de ces secondes voies.

Dès que le produit brut d'une section principale de ligne atteindra le chiffre de 35.000 francs par kilomètre, au-dessus duquel l'État a le droit d'exiger la pose de la seconde voie, conformément au paragraphe 2 de l'article 6 de la convention du 1er mai 1863, l'annuité correspondant à la pose de la seconde voie de cette section cessera de courir.

A partir de ce moment, le capital dépensé pour la pose de cette seconde voie sera ajouté au montant du capital garanti, sans pouvoir excéder la somme de 100.000 francs par kilomètre, y compris les agrandissements de gares, augmentation de matériel roulant et autres dépenses quelconques occasionnées par la pose de cette seconde voie.

Le chiffre du revenu réservé à l'ancien réseau sera d'ailleurs augmenté de la différence entre l'intérêt et l'amortissement effectifs des obligations émises pour l'exécution de ce travail et l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État, conformément aux dispositions de l'article 9 ci-dessus.

Art. 12. — Le compte de premier établissement des lignes de l'ancien et du nouveau réseau ouvertes à l'exploitation avant le 1er janvier 1878 sera arrêté au 1er janvier 1888.

Le compte de premier établissement des lignes ouvertes à l'exploitation après le 1er janvier 1878 et de celles sur lesquelles la pose de la seconde voie aura été effectuée postérieurement à cette date sera arrêté dix ans après le 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de la ligne ou de la seconde voie.

En aucun cas, le capital garanti ne pourra dépasser la somme déterminée conformément aux articles 8 et 11 de la présente convention. Toutefois, après l'expiration de ce délai de dix ans, la compagnie pourra être autorisée, s'il y a lieu, par décret délibéré en Conseil d'État, à prélever, avant tout partage des bénéfices, sur l'ensemble des produits nets de l'ancien et du nouveau réseau, l'intérêt et l'amortissement des dépenses faites sur l'un ou l'autre de ces réseaux pour l'exécution de travaux qui seraient reconnus être de premier établissement.

Art. 13. — Le partage des bénéfices entre l'État et la compagnie, prévu par les conventions antérieures, aura lieu après prélèvement, en faveur de la compagnie, des sommes déterminées par l'article 11 de la convention du 17 juin 1873, augmentées de l'intérêt à 6 1/2 p. 100 des dépenses de premier établissement faites en exécution de la présente convention.

Art. 14. — Est approuvée la convention passée, le 18 novembre 1875, entre la compagnie des chemins de fer de l'Est et celle des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, pour la rétrocession faite par cette dernière à la compagnie de l'Est du chemin de fer d'Is-sur-Tille à Chalindrey.

Art. 15. — Est approuvée la convention passée, le 22 novembre 1875, par la compagnie de l'Est avec la société concessionnaire du chemin de fer de Vézelize à Mirecourt, pour la rétrocession de cette concession, sous la réserve que la ligne entière de Mirecourt à la frontière, vers Château-Salins, par Vézelize et Nancy, sera classée comme ligne d'intérêt général, ainsi qu'il est prévu par l'article 16.

Art. 16. — A partir du 1er janvier 1876, les chemins de fer :

D'Is-sur-Tille à Chalindrey ;
De Vézelize à Mirecourt ;
Les chemins :

De Nancy à Vézelize, dont l'exploitation a été rétrocédée à la compagnie de l'Est en vertu d'un traité en date du 27 juin 1872, approuvé par décret du 18 octobre 1873 ;

De Nancy à Château-Salins, dont l'exploitation a été rétrocédée par un traité en date du 11 avril 1872, approuvé par décret du 18 octobre 1873 ;

D'Épernay à Romilly, dont l'exploitation a été rétrocédée par un traité en date du 1er février 1872, approuvé par décret du 7 juillet 1873,

seront considérés, au point de vue du règlement des comptes annuels, comme faisant partie de l'ancien réseau de la compagnie.

En conséquence, les recettes, d'une part, et, d'autre part, les dépenses d'exploitation, ainsi que les charges du capital dépensé par la compagnie pour le rachat, la construction ou les travaux complémentaires des dites lignes, les redevances de toute nature et toutes autres charges résultant de l'exécution des traités mentionnés dans le présent article et dans les deux articles précédents, seront portées au compte d'exploitation de l'ancien réseau.

A partir de la même époque, ces lignes seront soumises aux clauses du cahier des charges général de la compagnie de l'Est, en ce qui concerne les transports militaires et les services de la poste.

Dans le cas où les lignes de :

Mirecourt à Vézelize,
Vézelize à Nancy,
Nancy à la frontière, vers Château-Salins,
Épernay à Romilly,

seraient classées comme lignes d'intérêt général, après adhésion des conseils généraux intéressés, elles seront soumises à toutes les autres clauses du même cahier des charges, et la compagnie y appliquera, notamment en ce qui concerne les tarifs, toutes les dispositions en vigueur sur l'ensemble du réseau.

A la fin de la concession du réseau de l'Est, ou en cas de rachat de ce réseau, ces lignes feront retour à l'État, qui se trouvera substitué aux droits et obligations de la compagnie de l'Est vis-à-vis les concessionnaires primitifs.

Art. 17. — Sont compris dans les comptes annuels d'exploitation le fonds fixe d'amortissement (316.600 francs), les travaux de grosse réparation ou réfection des lignes, les travaux accessoires à exécuter successivement dans les gares et dont l'imputation sur ces comptes aura été autorisée par le ministre des travaux publics, les dépenses et les recettes des correspondances par voie de terre ou voie d'eau autorisées par le ministre des travaux publics et des correspondances par voie de fer faisant suite aux lignes de la compagnie et autorisées par décrets délibérés en Conseil d'État.

DEUXIÈME CONVENTION

ENTRE LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER ET LES CONCESSIONNAIRES DE LA LIGNE DE VÉZELIZE A MIRECOURT.

Entre :

La compagnie des chemins de fer de l'Est, dont le siége est à Paris, rue et place de Strasbourg, représentée par MM. *Henry Davillier*, président, et *Alphonse Baude*, vice-président, administrateurs délégués, agissant en vertu d'une délibération du conseil d'administration en date du 18 novembre 1875,

D'une part,

Et 1° M. *Tourtel* (*Charles-Jules*), membre du conseil général de Meurthe-et-Moselle, demeurant à Tantonville ;

2° M. *Lenglet* (*Jean-Baptiste-Joseph*), banquier à Nancy, président du conseil d'administration du chemin de fer de Nancy à Vézelise ;

3° M. *Grandgeorge* (*Étienne*), propriétaire à Nancy;

4° M. *Sidrot* (*Antoine*), membre du conseil municipal de Nancy ;

5° M. *Lejeune* (*Émile*), négociant à Nancy;

6° M. *Gérard* (*Eugène*), notaire et maire de Diarville;

7° M. *Aubry* (*Fourrier*), négociant à Mirecourt, président du tribunal de commerce de Mirecourt ;

8° M. *Gaspard* (*Émile*), notaire à Mirecourt, membre du conseil d'arrondissement de Mirecourt;

9° M. *Évrard* (*Auguste*), banquier à Mirecourt, ancien président du tribunal de commerce de Mirecourt ;

10° M. *Payonne* (*Charles-Antoine*), ancien notaire, juge suppléant au tribunal civil de Mirecourt ;

11° M. *Bastien* (*Ernest*), ancien négociant, juge au tribunal de commerce de Mirecourt ;

12° M. *Chappuy* (*Émile-Gabriel*), avocat à Mirecourt, ancien maire de Mirecourt;

13° M. *Ulens* (*Léon*), ingénieur à Nancy;

14° M. *Delmas* (*Gaëtan*), membre du conseil général des Vosges, ancien sous-préfet de Mirecourt ;

15° M. *George* (*Amédée*), propriétaire à Boulaincourt,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — MM. *Tourtel*, *Lenglet*, *Grandgeorge*, *Sidrot*, *Lejeune*. *Gérard*, *Aubry*, *Gaspard*, *Évrard*, *Payonne*, *Bastien*, *Chappuy*, *Ulens*, *Delmas* et *George* subrogent la compagnie des chemins de fer de l'Est, qui accepte, aux droits et charges résultant des concessions de la ligne de Vézelise à Mirecourt par les départements de Meurthe-et-Moselle et des Vosges.

Il est exposé ici que la concession de la dite ligne a été accordée à MM. *Tourtel*, *Lenglet* et consorts dans les conditions de la loi du 12 juillet 1865 :

1° Pour la partie du dit chemin de fer située dans le département de Meurthe-et-Moselle, par traité passé, le 8 novembre 1872, avec M. le préfet du département, dûment autorisé par la délibération du conseil général du 7 septembre 1872, et par celle du conseil de permanence du 1er octobre de la même année ;

2° Pour la partie du dit chemin située dans le département des Vosges, par traité passé, le 20 décembre 1872, avec M. le préfet du département, dûment autorisé par la délibération du conseil général du 25 août 1872 et par celle de la commission de permanence du 21 novembre de la même année.

L'établissement de ce chemin de fer sur les territoires des départements de Meurthe-et-Moselle et des Vosges a été déclaré d'utilité publique par deux décrets, en date du 5 mars 1874, de M. le Président de la République.

Art. 2.— MM. *Tourtel*, *Lenglet* et consorts subrogent la compagnie de l'Est, qui accepte, à tous les droits qu'ils peuvent avoir sur les subventions de l'État,

des départements, des communes et des particuliers, pour l'exécution du chemin de Vézelise à Mirecourt.

Ces substitutions sont les suivantes :

1° Par l'article 3 de la convention du 8 novembre 1872, le département de Meurthe-et-Moselle s'est engagé :

a. A livrer aux concessionnaires les terrains nécessaires à l'emplacement du chemin de fer, de ses ouvrages d'art, des gares et stations et de toutes leurs dépendances, dans un délai d'une année, à partir de la date de l'approbation, par l'administration, des plans et états parcellaires ;

b. A exécuter à ses frais toutes les déviations et modifications des chemins ou routes rencontrés, ainsi que les chemins latéraux et les chemins d'accès aux gares, stations et haltes, pour toutes les parties de ces travaux qui seront en dehors des dépendances du chemin de fer ;

c. A payer aux concessionnaires, à titre de subvention, pour l'exécution du dit chemin, une somme de 394.000 francs, y compris les subventions à provenir des communes, des particuliers intéressés et de l'État.

Le mode et les dates de payement de la subvention de 394.000 francs sont fixés par les articles 4 et 5 de la convention précitée du 8 novembre 1872.

2° Par l'article 3 de la convention du 20 décembre 1872, le département des Vosges s'est engagé à payer aux concessionnaires, à titre de subvention en argent :

a. La somme de 192.000 francs, allouée au département par l'État, par application de l'article 5 de la loi du 12 juillet 1865, conformément à l'article 3 du décret de déclaration d'utilité publique du 5 mars 1874, de la partie de la ligne de Vézelise à Mirecourt située dans le département des Vosges ;

b. Une somme totale approximative de 200.000 francs, à fournir par les communes intéressées.

Sur cette somme approximative de 200.000 francs, la ville de Mirecourt donne une somme de 150.000 francs, votée par délibérations du conseil municipal en date des 1er juillet 1872 et 14 novembre 1873, approuvées par décret du président de la République, en date du 28 janvier 1875, autorisant la ville de Mirecourt à emprunter 150.000 francs par elle votés pour concourir à l'établissement du chemin de fer de Vézelise à Mirecourt.

Dans la somme de 150.000 francs destinée à compléter le chiffre de 200.000 fr. ci-dessus, certains votes de communes sont faits sous diverses conditions que la compagnie de l'Est, subrogée par le présent traité aux droits des concessionnaires, se réserve d'accepter ou de refuser.

Les concessionnaires s'engagent, en outre, à donner tout leur concours à la compagnie de l'Est pour obtenir des communes les subventions nécessaires pour compléter, si possible, la subvention totale de 200.000 francs ;

c. Une somme 184.000 francs, à payer sur les fonds départementaux, conformément à la délibération du 25 août 1872 du conseil général des Vosges.

Il est réservé que le département des Vosges prélèvera tout d'abord sur les premières subventions disponibles de toute provenance les fonds nécessaires pour le payement des travaux spécifiés aux paragraphes *a* et *b* de l'article 3 de la convention du 20 décembre 1872.

Le mode et la date de payement des subventions précitées du département

des Vosges sont réglés par la délibération du conseil général en date du 25 août 1872 et par les délibérations des conseils municipaux des communes subventionnaires.

Art. 3.—En attendant les approbations réservées à l'article 5 du présent traité, les études et les travaux de la ligne de Vézelise à Mirecourt seront continués par le personnel des concessionnaires, sous la direction de l'ingénieur qui sera désigné à cet effet par la compagnie de l'Est.

Toutes les dépenses relatives à l'exécution de la ligne de Vézelise à Mirecourt seront payées par les concessionnaires, sur la production des pièces signées par l'ingénieur de la compagnie de l'Est.

Elles seront remboursées par la compagnie aux dits concessionnaires dans le mois qui suivra les approbations réservées à l'article 5 du présent traité, avec les intérêts à 5 p. 100, à partir du jour du payement jusqu'au jour du remboursement.

Les dépenses déjà faites par les concessionnaires avant la mise à exécution du présent article seront arrêtées, d'un commun accord, dans la huitaine qui suivra la signature du présent traité.

Les concessionnaires déclarent d'ores et déjà que ces dépenses sont actuellement inférieures à la somme de 40.000 francs.

Les concessionnaires s'engagent à ne faire aucun acte pouvant modifier les droits qui font l'objet de la présente subrogation.

Art. 4.—Toutes contestations entre les parties sur l'exécution du présent traité seront décidées par le tribunal de commerce du département de la Seine.

A cet effet, les parties font élection de domicile à Paris, savoir :

La compagnie des chemins de fer de l'Est, en sa gare, rue et place de Strasbourg ;

Et MM. *Tourtel*, *Lenglet* et consorts, chez M. *Louis Roy*, rue du Faubourg-Saint-Denis, n° 132.

La présente élection de domicile est attributive de juridiction et dispensera de l'obligation des délais en raison des distances.

Jusqu'à l'entière et parfaite exécution du présent traité, toutes significations d'actes judiciaires ou extrajudiciaires seront valablement faites aux parties au domicile élu par chacune d'elles ainsi qu'il est dit ci-dessus.

Art. 5. — La présente convention ne sera valable qu'après son approbation :

1° Par M. le ministre des travaux publics ;

2° Par les conseils généraux des départements de Meurthe-et-Moselle et des Vosges ;

3° Par l'assemblée générale des actionnaires de la compagnie de l'Est.

Le présent traité sera nul de plein droit si l'une ou l'autre de ces approbations n'est pas donnée dans les huit mois de la signature des présentes.

Fait double à Paris, le 22 novembre 1875.

TROISIÈME CONVENTION

ENTRE LES COMPAGNIES DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE ET DE L'EST, AU SUJET DE LA RÉTROCESSION DE LA LIGNE D'IS-SUR-TILLE A CHALINDREY.

Entre :

La compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, dont le siége est à Paris, rue Saint-Lazare, n° 88, représentée par M. *Vuitry*, président de son conseil d'administration,

D'une part,

Et la compagnie des chemins de fer de l'Est, dont le siége est à Paris, rue et place de Strasbourg, représentée par MM. *Henry Davillier*, président, et *Alphonse Baude*, vice-président, agissant en vertu d'une délibération du conseil d'administration en date du 18 novembre 1875,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, concessionnaire du chemin de fer de Dijon à Langres, suivant le décret impérial et la loi du 11 juin 1863, cède à la compagnie des chemins de fer de l'Est, qui l'accepte, la partie de cette ligne comprise entre Is-sur-Tille et Chalindrey.

Cette ligne, actuellement en cours d'exécution, sera terminée par la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, qui, après son achèvement, en fera la remise à la compagnie de l'Est.

La compagnie de l'Est remboursera à la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, au moment de la livraison, toutes les dépenses régulièrement portées au compte de premier établissement. Ces dépenses comprendront : une part des frais généraux de la ligne de Dijon à Langres proportionnelle à la dépense faite sur la section cédée, les intérêts portés au compte de premier établissement depuis l'époque où les dépenses ont été effectuées jusqu'au jour du remboursement, ainsi que les dépenses et recettes d'exploitation effectuées sur la section cédée; on en déduira une part de la subvention de l'État, en travaux ou en argent, reçue par la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour l'ensemble de la ligne de Dijon à Langres, proportionnelle à la dépense totale calculée comme il vient d'être dit.

Art. 2. — La gare d'échange du trafic entre les deux compagnies sera établie à Is-sur-Tille; elle appartiendra à la compagnie de l'Est, qui y fera établir toutes les installations nécessaires, qui aura la police de la gare et pourvoira, par ses agents, aux besoins des deux services d'exploitation.

Les charges d'intérêt et les dépenses annuelles de toute nature relatives à cette gare seront partagées entre les deux compagnies proportionnellement au nombre des branches appartenant à chacune d'elles qui aboutiront à cette gare.

Art. 3. — La présente convention ne sera valable qu'après son approba-

tion : 1° par M. le ministre des travaux publics; 2° par les assemblées générales des actionnaires des compagnies de Paris à Lyon et à la Méditerranée et de l'Est.

Fait double à Paris, le 18 novembre 1875.

Approuvé suivant décision du conseil d'administration des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée en date du 19 novembre 1875.

(N° 431)

[31 décembre 1875.]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement de plusieurs chemins de fer et approuve la convention passée avec la compagnie de l'Ouest pour la concession des dits chemins de fer.

L'Assemblée nationale a adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement des chemins de fer ci-après :

1° De Harfleur à Montivilliers;

2° Raccordement, à Rouen, des lignes de Paris à Rouen et de Rouen à Amiens;

3° De Beuzeville à Lillebonne et Port-Jérôme, par Bolbec;

4° De Motteville à Saint-Valery-en-Caux;

5° Raccordement de la ligne de Paris à Rouen à celle de Paris à Argenteuil, près Colombes, d'une part, et à celle de Paris à Versailles (rive droite), vers Courbevoie, d'autre part;

6° Du pont de l'Alma aux Moulineaux;

7° De la gare d'Auteuil à la porte de Boulogne;

8° De la gare de Sillé-le-Guillaume, sur la ligne de Paris à Rennes, à la Hutte, par Fresnay;

9° De la Hutte à Mamers, sur la ligne de Mamers à Saint-Calais;

10° De Châteaubriant à Redon;

11° Des Moulineaux à Courbevoie, formant le prolongement de la ligne du pont de l'Alma aux Moulineaux;

12° De Plouaret à Lannion;

13° De Barentin à Duclair et Caudebec;

14° D'un point du chemin de fer de Paris à Versailles (rive gauche), à déterminer près de la gare de Versailles, à la rue de la Bibliothèque, près de l'entrée du Palais.

Art. 2. — Est approuvée la convention provisoire passée, le 31 décembre 1875, entre le ministre des travaux publics et la compagnie de l'Ouest.

Art. 3. — La dite convention, annexée à la présente loi, ne sera passible que du droit fixe de 3 francs.

CONVENTION.

L'an 1875 et le 31 décembre,

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous la réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part,

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer de l'Ouest*, la dite compagnie représentée par MM. *Alfred Le Roux*, duc *de Noailles*, général baron *de Chabaud La Tour*, président et membres du conseil d'administration, élisant domicile au siége de la dite société, à Paris, à l'embarcadère des dits chemins, rue Saint-Lazare, et agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération du dit conseil en date du 31 juillet 1875, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires dans un délai d'un an au plus tard,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics, au nom de l'État, concède à la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, qui accepte, les chemins de fer ci-après :

1° De Harfleur à Montivilliers;

2° Raccordement, à Rouen, des lignes de Paris à Rouen et de Rouen à Amiens;

3° De Beuzeville à Lillebonne et Port-Jérôme, par Bolbec;

4° De Motteville à Saint-Valery-en-Caux;

5° Raccordement de la ligne de Paris à Rouen à celle de Paris à Argenteuil, près Colombes, d'une part, et à celle de Paris à Versailles (rive droite), vers Courbevoie, d'autre part;

6° Du pont de l'Alma aux Moulineaux;

7° De la gare d'Auteuil à la porte de Boulogne;

8° De la gare de Sillé-le-Guillaume, sur la ligne de Paris à Rennes, à la Hutte, par Fresnay;

9° De la Hutte à Mamers, sur la ligne de Mamers à Saint-Calais;

10° De Châteaubriant à Redon;

11° Des Moulineaux à Courbevoie;

12° De Plouaret à Lannion;

13° De Barentin à Duclair et Caudebec;

14° De Conflans, sur la ligne de Paris au Havre, à la ligne de Paris à Dieppe, par Pontoise, aux abords de la gare de cette dernière ville, avec gare fluviale à l'embouchure de l'Oise dans la Seine;

15° De Sottevast à Coutances;

16° De Motteville à Clères;

17° De Chemazé, sur la ligne de Sablé à Châteaubriant, à Craon.

Art. 2. — La compagnie s'engage à exécuter les chemins de fer énoncés à l'article 1er ci-dessus dans le délai de six ans, à partir de l'approbation, par l'administration, des projets définitifs de chacun de ces chemins.

La compagnie devra produire ces projets définitifs dans un délai de deux ans, à dater du 1er janvier qui suivra la loi approbative de la présente convention. Faute par elle d'avoir présenté ces projets dans le délai ci-dessus énoncé, le délai d'exécution de chaque ligne sera réduit d'un temps égal au retard apporté à la production des dits projets.

La compagnie s'engage, en outre, à exécuter, dans le délai de trois mois, un embranchement partant d'un point du chemin de fer de Versailles (rive gauche), à déterminer aux abords de la gare de Versailles, et aboutissant à la rue de la Bibliothèque, près de l'entrée de la cour du palais, en vue de desservir les Assemblées législatives, le dit embranchement devant emprunter l'avenue de Sceaux et la place d'Armes et être établi sans clôture et sans que les rails forment saillie sur la voie publique.

Les dits chemins de fer seront soumis au cahier des charges qui régit l'ensemble des concessions faites à la compagnie de l'Ouest, et, en conséquence, leur concession expirera, comme celle de toutes les lignes régies par le même cahier des charges, le 31 décembre 1956.

Ils seront soumis, en outre, aux dispositions de l'article 11 et du premier paragraphe de l'article 12 de la loi du 23 mars 1874.

Dans tous les cas où l'administration le jugera utile, il pourra être accolé aux ponts établis par la compagnie pour le service du chemin de fer une voie charretière ou une passerelle pour piétons.

L'excédant de dépense qui en résultera sera supporté par l'État, le département ou les communes intéressées, après évaluation contradictoire des ingénieurs de l'État et de ceux de la compagnie. A défaut d'accord entre les ingénieurs de l'État et ceux de la compagnie, l'excédant de dépense sera réglé par un décret rendu en Conseil d'État.

Les ouvrages d'art pourront n'être exécutés que pour une voie sur les chemins où cette disposition sera jugée compatible avec les besoins de la circulation, et sous les conditions auxquelles l'administration croira devoir subordonner cette autorisation.

Dans le cas où les transports de voyageurs et de marchandises en destination ou en provenance de la ligne de Pontoise à Dieppe, par Gisors, emprunteraient la ligne de Paris à Conflans et à Pontoise, les prix appliqués à ces transports ne pourront, dans aucun cas, être supérieurs à ceux qui auraient été perçus par la voie d'Argenteuil, à raison de la différence des parcours.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à payer à la compagnie, à titre de subvention, pour l'exécution des lignes mentionnées ci-après, une somme de 30 millions, savoir :

	francs.
De Beuzeville à Port-Jérôme, par Bolbec.	3.000.000
De Motteville à Saint-Valery.	4.000.000
De Châteaubriant à Redon.	6.000.000
De Plouaret à Lannion.	3.000.000
De Barentin à Duclair et Caudebec.	2.000.000
De Sottevast à Coutances.	12.000.000

Les dites subventions seront payées en seize termes semestriels, échéant le 1er juin et le 1er décembre de chaque année, et dont le premier écherra le 1er juin 1877.

La compagnie devra justifier, avant chaque payement, de l'emploi sur chacune des lignes auxquelles s'appliquent les dites subventions, en achats de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place, d'une somme double de celle qu'elle aura à recevoir. Le dernier versement ne sera fait qu'après l'ouverture de chaque ligne.

Le Gouvernement aura la faculté, à dater du 1er juin 1877, *de convertir* chacun de ces seize termes semestriels, au fur et à mesure de leur échéance, en annuités payables par termes semestriels, le 1er juin et le 1er décembre de chaque année, et dont le dernier écherra le 1er décembre 1951.

Ces annuités, comprenant l'intérêt et l'amortissement de chaque terme, seront calculées, lors de l'échéance de chacun de ces termes, à un taux fixé provisoirement à 5f,75 p. 100.

Le taux définitif sera arrêté, après le payement intégral des subventions, d'après le prix moyen des négociations de l'ensemble des obligations émises par la compagnie du 1er juin 1877 au 1er décembre 1884. Ce prix moyen sera arrêté déduction faite de l'intérêt couru au jour de la vente des titres, ainsi que de tous droits à la charge de la compagnie, dont ces titres sont ou seront frappés, et de tous autres frais accessoires dont la compagnie justifiera.

Le taux définitif ci-dessus mentionné sera arrêté dans les formes prescrites par le décret du 6 mai 1863, portant règlement des justifications à faire par la compagnie pour l'application de la garantie d'intérêt et du partage des bénéfices.

Il sera tenu compte respectivement à la compagnie et à l'État, avec intérêts simples à 5 p. 100, des insuffisances ou des excédants que présenteraient, sur le règlement définitif des annuités, les payements calculés au taux provisoire de 5f,75 p. 100.

Si, à la date du 1er juin 1881 ou à une date antérieure, le Gouvernement, après avoir opté pour le payement par annuités, croit devoir renoncer à ce mode de libération, la portion de la subvention restant due à la compagnie sera soldée en termes égaux, payables le 1er juin et le 1er décembre de chaque année, et dont le dernier écherra le 1er décembre 1884. Pour établir le chiffre du capital restant à solder à titre de subvention, les annuités précédemment payées seront imputées sur le montant des termes auxquels la compagnie aurait eu droit en vertu du § 2 du présent article, en tenant compte des intérêts à 5 p. 100, à partir de l'échéance de chaque terme.

Art. 4. — La compagnie est autorisée à recevoir des départements, des communes et des particuliers, en sus des subventions de l'État, les subven-

tions en nature ou en argent qui lui seraient consenties pour l'exécution des lignes concédées par la présente convention.

Les terrains domaniaux occupés par la gare des Matelots, à Versailles, resteront annexés gratuitement au chemin de fer de Paris à Rennes.

Art. 5. — Les lignes concédées par la présente convention feront partie du nouveau réseau.

En conséquence, les dites lignes seront soumises, en ce qui touche la garantie d'intérêt et le partage des bénéfices, aux dispositions qui régissent le nouveau réseau en vertu tant des conventions antérieures que de la présente convention.

Art. 6. — Le § 2 de l'article 5 de la convention du 4 juillet 1868 est modifié ainsi qu'il suit :

Le maximum du capital garanti par l'État pour l'ensemble des lignes comprises dans le nouveau réseau, fixé à la somme de 719 millions par le § 2 de l'article 5 de la convention en date du 4 juillet 1868, sera augmenté de 75 millions et porté à 794 millions, non compris les dépenses complémentaires prévues par l'article 5 de la convention du 4 juillet 1868 et fixées au chiffre maximum de 124 millions.

Les dépenses qui doivent être autorisées par décrets délibérés en Conseil d'État, pour travaux complémentaires de premier établissement, tels que : agrandissement de gares, augmentation du matériel roulant, pose de secondes voies ou de voies de garage sur les lignes tant de l'ancien que du nouveau réseau, seront imputées sur la dite somme de 124 millions, laquelle fait l'objet d'un compte distinct, sans que cette imputation soit subordonnée à l'épuisement du capital de 719 millions garanti en vertu de la convention du 4 juillet 1868, lequel demeure affecté aux dépenses de premier établissement des lignes du nouveau réseau, ainsi que des gares mixtes.

Art. 7. — Les lignes de :

Sablé à Châteaubriant,
Laval à Angers,
Saint-Lô à la ligne de Rennes à Brest,

concédées en vertu de la convention du 4 juillet 1868, seront partagées en sections formant chacune une ligne distincte, de la manière suivante :

Sablé à Château-Gontier,
Château-Gontier à Châteaubriant, par Segré,
Laval à Château-Gontier,
Château-Gontier à Angers,
Saint-Lô à Coutances,
Coutances à Avranches,
Avranches à Dol,
Dol à Lamballe.

En conséquence, la garantie d'intérêt sera appliquée aux dépenses d'établissement de ces lignes, à partir du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de chacune d'elles.

Art. 8. — Le compte de premier établissement des lignes de l'ancien et du

nouveau réseau sera arrêté provisoirement, tant pour l'application de la garantie d'intérêt que pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, avant le 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Ce compte sera arrêté définitivement après un délai de dix ans, lequel courra à partir du 1er janvier 1878 pour les lignes mises en exploitation avant cette époque, et pour les lignes terminées postérieurement au 1er janvier 1878, à partir du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de chaque ligne.

En aucun cas, le capital garanti ne pourra excéder la somme déterminée à l'article 6 de la présente convention. Toutefois, après l'expiration de ce délai de dix ans, la compagnie pourra être autorisée, s'il y a lieu, par décrets délibérés en Conseil d'État, à prélever, avant tout partage des bénéfices, sur l'ensemble des produits nets de l'ancien et du nouveau réseau, l'intérêt et l'amortissement des dépenses faites, sur l'un ou l'autre de ces réseaux, pour l'exécution de travaux qui seraient reconnus être de premier établissement.

Art. 9. — A dater du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de l'ensemble des lignes nouvelles concédées en vertu de la présente convention, le revenu net réservé à l'ancien réseau, lequel est fixé par la convention du 4 juillet 1868 à 32.310.000 francs, à raison de 35.900 francs par kilomètre, pour 900 kilomètres, sera augmenté de la différence entre l'intérêt et l'amortissement effectifs des obligations émises par la compagnie et l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État, savoir :

1° Pour le capital de premier établissement des lignes annexées au nouveau réseau en vertu de la présente convention, sans que ce capital puisse excéder la somme de 75 millions;

2° Pour les dépenses complémentaires restant à imputer sur le capital de 124 millions fixé par l'article 5 de la convention du 4 juillet 1868.

Le tout, conformément aux dispositions des §§ 5, 6 et 7 de l'article 3 de la présente convention.

Jusqu'à l'époque déterminée par le premier paragraphe du présent article, les dispositions de l'article 7 de la convention du 4 juillet 1868 continueront à recevoir leur application.

Jusqu'à la même époque, les intérêts et l'amortissement des obligations émises pour l'exécution des lignes concédées par la présente convention seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui seront mises successivement en exploitation. En cas d'insuffisance, ces intérêts et amortissement seront portés au compte du premier établissement.

Art. 10. — L'article 8 de la convention du 4 juillet 1868 est remplacé par la disposition suivante :

Lorsque l'ensemble des produits nets tant de l'ancien que du nouveau réseau excédera la somme nécessaire pour représenter à la fois, sur l'ancien réseau, le revenu net moyen, calculé conformément aux dispositions de l'article 9 de la présente convention, et, sur le nouveau réseau : d'une part, l'intérêt à 6 p. 100 du capital effectivement dépensé pour la construction des lignes du dit réseau concédées en vertu des conventions antérieures à la convention actuelle, y compris les dépenses complémentaires des dites lignes, et, d'autre part, l'intérêt à 6f,50 p. 100 sur le capital de premier établissement des lignes annexées au dit réseau par la présente convention et les dépenses

complémentaires de ces lignes, l'excédant sera partagé par moitié entre l'État et la compagnie.

Art. 11. — Sont compris dans les comptes annuels de l'exploitation :

Le fonds fixe d'amortissement des actions (277.000 francs); les travaux de grosse réparation ou de réfection des lignes, les travaux accessoires à exécuter successivement dans les gares ou sur les quais des ports, et dont l'imputation sur ces comptes aura été autorisée par le ministre des travaux publics; les dépenses et les recettes des correspondances par voie de terre ou voie maritime autorisées par le ministre des travaux publics et les correspondances par voie de fer faisant suite aux lignes de la compagnie et approuvées par décrets délibérés en Conseil d'État.

Les dépenses faites ou restant à faire pour la réparation des dommages causés en 1870 et en 1871 par la guerre et par l'insurrection seront imputées au compte des 124 millions, déduction faite des sommes reçues ou à recevoir par la compagnie à titre d'indemnité.

Art. 12.—Dans le cas où l'une des compagnies d'Orléans, de l'Est, du Nord, de Paris-Lyon-Méditerranée ou du Midi appliquerait aux voitures des trois classes, sur l'ensemble de son réseau, un système de chauffage agréé par M. le ministre des travaux publics, la compagnie de l'Ouest s'engage, si elle en est requise par le ministre, à mettre en pratique sur son réseau, pour tous les trains dont le trajet excèdera une durée de deux heures, soit ce même système de chauffage, soit tout autre système jugé préférable et agréé par le ministre. La mise en pratique de ce système aura lieu suivant les délais qui seront prescrits par le ministre.

La compagnie s'engage, en outre, dès à présent, à chauffer désormais les compartiments des dames seules dans les trois classes.

DÉCRETS.

(N° 432)

[6 juin 1872.]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement de plusieurs chemins de fer d'intérêt local dans le département de l'Oise.

Vu les avant-projets présentés pour l'établissement, dans le département de l'Oise, des chemins de fer d'intérêt local ci-après :

1° D'Abancourt à la ligne projetée de Beaumont à Amiens, par Beauvais, vers Saint-Omer-en-Chaussée ;

2° De Gisors à Beauvais ;

3° De Beauvais à Clermont;

4° De Clermont à Compiègne;

5° De Beauvais à Saint-Just;

6° De Saint-Just à la limite du département de la Somme, vers Montdidier;

7° De Pont-Sainte-Maxence à la limite du département, vers Roye;

8° De la ville de Breteuil à la station de ce nom;

Vu les dossiers de l'enquête d'utilité publique à laquelle ces avant-projets ont été soumis dans le département, et notamment les procès-verbaux des commissions d'enquête, en date des 29 juillet et 18 août 1870, 26 et 28 août 1871;

Vu les délibérations, en date des 23 mai 1870 et 2 et 3 novembre 1871, par lesquelles le conseil général du département de l'Oise a approuvé l'établissement des chemins de fer susmentionnés;

Vu la convention passée, le 28 mars 1870, par le préfet de l'Oise avec la compagnie du chemin de fer du Nord, ainsi que le cahier des charges y annexé;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées du 4 janvier 1872;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, du 19 mars 1872, et celle du ministre des finances, du 27 février précédent;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

La commission provisoire chargée de remplacer le Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement des chemins de fer ci-dessous désignés, savoir :

1° D'Abancourt à la ligne projetée de Beaumont à Amiens, par Beauvais, vers Saint-Omer-en-Chaussée;

2° De Gisors à Beauvais;

3° De Beauvais à Clermont;

4° De Clermont à Compiègne;

5° De Beauvais à Saint-Just;

6° De Saint-Just à la limite du département de la Somme, vers Montdidier;

7° De Pont-Sainte-Maxence à la limite du département, vers Roye;

8° De la ville de Breteuil à la station de ce nom.

Art. 2. — Le département de l'Oise est autorisé à pourvoir à l'exécution de ces chemins, comme chemins de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément aux conditions des convention et cahier des charges susvisés.

Des copies certifiées de ces convention et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

Art. 3. — Il est alloué au département de l'Oise, sur les fonds du Trésor, par application de l'article 5 de la loi précitée du 12 juillet 1865 et sous réserve de l'inscription préalable d'un crédit au budget des travaux publics, une subvention de 362.500 fr.

Cette subvention sera versée en termes semestriels égaux, aux époques qui seront déterminées ultérieurement, de concert entre le ministre des finances et le ministre des travaux publics, par un décret délibéré en Conseil d'État.

Le département devra justifier, avant le payement de chaque terme, de l'emploi, en achats de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place, d'une somme triple du terme à recevoir.

Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux.

Art. 4. — Les ministres de l'intérieur et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

TRAITÉ.

Entre les soussignés :

M. le préfet du département de l'Oise, agissant au nom du dit département, et sous la réserve de l'approbation et de la ratification du présent traité par le conseil général dans sa plus prochaine session,

D'une part,

Et MM. le baron *Alphonse de Rothschild*, président ; *Germain Delebecque*, vice-président ; *Armand-André-Amé de Saint-Didier* et *Léon Say*, administrateurs de la compagnie du chemin de fer du Nord, agissant au nom de la dite compagnie,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — M. le préfet de l'Oise concède, pour quatre-vingt-dix-neuf ans, à la compagnie du Nord, conformément à son cahier des charges ci-annexé, sauf les exceptions mentionnées aux articles 2 et 3 ci-dessous :

1° Sans subvention de la part du département, la ligne de Pont-Sainte-Maxence à la limite du département de la Somme, vers Roye ;

2° Avec une subvention de 10.000 francs par kilomètre, payable, au choix du département, en sept ou en dix annuités à 4 p. 100 d'intérêt, à partir du 1er avril 1872, les lignes :

D'Abancourt à la ligne d'Amiens à Beaumont, par Beauvais, vers Saint-Omer;
De Gisors à Beauvais;
De Beauvais à Saint-Just et de Beauvais à Clermont;
De Saint-Just à la limite du département de la Somme, vers Montdidier;
De la ville de Breteuil à la station de ce nom;
De Clermont à Compiègne;
De Compiègne à la limite du département de l'Aisne, vers Soissons.

La concession de cette dernière section ne sera définitive qu'après la concession faite par le département de l'Aisne, à la même compagnie, de la ligne de Soissons à la limite du département de l'Oise, vers Compiègne.

Art. 2.—Les tarifs appliqués sur les chemins concédés seront ceux du cahier des charges du chemin de fer du Nord pour les voyageurs et les marchandises, sauf exception en ce qui concerne le service de la poste et les transports militaires, qui seront réglés d'après le cahier des charges annexé à la proposition de la compagnie en date du 19 août 1869.

Art. 3.—Les terrains seront acquis et les ouvrages d'art exécutés pour une voie seulement.

Art. 4.—M. le préfet de l'Oise autorise la compagnie à rétrocéder tout ou partie des dites lignes à telle compagnie qu'il conviendra à la compagnie du Nord, celle-ci restant garante de la bonne exécution des travaux dans les délais convenus, le cahier des charges restant applicable aux compagnies auxquelles les lignes seront rétrocédées.

Art. 5.—Les délais sont fixés à quatre ans pour la ligne de Pont-Sainte-Maxence à Roye, et à trois ans pour les autres lignes. Ils courront à partir du jour où la présente concession sera devenue définitive.

Art. 6.—Le cautionnement à fournir par la compagnie est fixé à la somme de 1 million, que la compagnie s'engage à verser dans le délai de huit jours après la ratification du présent traité par le conseil général.

Art. 7.—Le contrôle de l'exécution des travaux et de l'exploitation des lignes s'exercera sous l'autorité de M. le préfet, sans frais pour la compagnie.

Fait double à Paris, le 28 mars 1870.

Approuvé par le conseil général, le 23 mai 1870.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er.—La concession de la compagnie du Nord comprend les chemins ci-après, savoir :

(*) Ce cahier des charges est identique avec celui du chemin de fer d'intérêt local d'Orléans à la limite du département d'Eure-et-Loir (*Annales* 1872, p. 34, *cahier de mars*), sauf pour les articles qui sont insérés ici.

1° De Pont-Sainte-Maxence à la limite du département de la Somme, vers Roye;

2° D'Abancourt à la ligne d'Amiens à Beaumont, par Beauvais, vers Saint-Omer;

3° De Gisors à Beauvais;

4° De Beauvais à Saint-Just;

5° De Beauvais à Clermont;

6° De Saint-Just à la limite du département de la Somme, vers Montdidier;

7° De la ville de Breteuil à la station de ce nom;

8° De Clermont à Compiègne;

9° De Compiègne à la limite du département de l'Aisne, vers Soissons. La concession de cette dernière section ne sera définitive qu'après la concession faite par le département de l'Aisne, à la compagnie du Nord, de la ligne de Soissons à la limite du département de l'Oise, vers Compiègne.

Art. 2. — Les travaux devront être exécutés dans les délais ci-après, savoir :

1° Quatre ans pour la ligne de Pont-Saint-Maxence à la limite du département, vers Roye;

2° Trois ans pour toutes les autres lignes.

Ces délais commenceront à courir à dater du décret de concession.

Les chemins ci-dessus énoncés devront être mis en exploitation sur toute leur étendue à l'expiration du délai respectivement fixé pour chacun d'eux.

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement des chemins de fer et de leurs dépendances, qu'avec l'autorisation de l'administration supérieure; à cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du préfet, qui prescrira, s'il y a lieu, d'y introduire telles modifications que de droit. L'une de ces expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du préfet, l'autre demeurera entre les mains de l'administration.

Avant comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de propose aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'administration.

Art. 4. — La compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais de l'administration.

Art. 5. — Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production d'un projet d'ensemble comprenant, pour chaque ligne ou pour chaque section de ligne :

1° Un plan général à l'échelle de un dix-millième;

2° Un profil en long à l'échelle de un dix-millième pour les longueurs et de un millième pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour plan de comparaison; au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen des trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine;

La longueur ou l'inclinaison de chaque pente ou rampe;

D'Abancourt à la ligne d'Amiens à Beaumont, par Beauvais, vers Saint-Omer;
De Gisors à Beauvais;
De Beauvais à Saint-Just et de Beauvais à Clermont;
De Saint-Just à la limite du département de la Somme, vers Montdidier;
De la ville de Breteuil à la station de ce nom;
De Clermont à Compiègne;
De Compiègne à la limite du département de l'Aisne, vers Soissons.

La concession de cette dernière section ne sera définitive qu'après la concession faite par le département de l'Aisne, à la même compagnie, de la ligne de Soissons à la limite du département de l'Oise, vers Compiègne.

Art. 2.—Les tarifs appliqués sur les chemins concédés seront ceux du cahier des charges du chemin de fer du Nord pour les voyageurs et les marchandises, sauf exception en ce qui concerne le service de la poste et les transports militaires, qui seront réglés d'après le cahier des charges annexé à la proposition de la compagnie en date du 19 août 1869.

Art. 3.—Les terrains seront acquis et les ouvrages d'art exécutés pour une voie seulement.

Art. 4.—M. le préfet de l'Oise autorise la compagnie à rétrocéder tout ou partie des dites lignes à telle compagnie qu'il conviendra à la compagnie du Nord, celle-ci restant garante de la bonne exécution des travaux dans les délais convenus, le cahier des charges restant applicable aux compagnies auxquelles les lignes seront rétrocédées.

Art. 5.—Les délais sont fixés à quatre ans pour la ligne de Pont-Sainte-Maxence à Roye, et à trois ans pour les autres lignes. Ils courront à partir du jour où la présente concession sera devenue définitive.

Art. 6.—Le cautionnement à fournir par la compagnie est fixé à la somme de 1 million, que la compagnie s'engage à verser dans le délai de huit jours après la ratification du présent traité par le conseil général.

Art. 7.—Le contrôle de l'exécution des travaux et de l'exploitation des lignes s'exercera sous l'autorité de M. le préfet, sans frais pour la compagnie.

Fait double à Paris, le 28 mars 1870.

Approuvé par le conseil général, le 23 mai 1870.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er.—La concession de la compagnie du Nord comprend les chemins ci-après, savoir :

(*) Ce cahier des charges est identique avec celui du chemin de fer d'intérêt local d'Orléans à la limite du département d'Eure-et-Loir (*Annales* 1872, p. 34, *cahier de mars*), sauf pour les articles qui sont insérés ici.

1° De Pont-Sainte-Maxence à la limite du département de la Somme, vers Roye;

2° D'Abancourt à la ligne d'Amiens à Beaumont, par Beauvais, vers Saint-Omer;

3° De Gisors à Beauvais;

4° De Beauvais à Saint-Just;

5° De Beauvais à Clermont;

6° De Saint-Just à la limite du département de la Somme, vers Montdidier;

7° De la ville de Breteuil à la station de ce nom;

8° De Clermont à Compiègne;

9° De Compiègne à la limite du département de l'Aisne, vers Soissons. La concession de cette dernière section ne sera définitive qu'après la concession faite par le département de l'Aisne, à la compagnie du Nord, de la ligne de Soissons à la limite du département de l'Oise, vers Compiègne.

Art. 2. — Les travaux devront être exécutés dans les délais ci-après, savoir :

1° Quatre ans pour la ligne de Pont-Saint-Maxence à la limite du département, vers Roye;

2° Trois ans pour toutes les autres lignes.

Ces délais commenceront à courir à dater du décret de concession.

Les chemins ci-dessus énoncés devront être mis en exploitation sur toute leur étendue à l'expiration du délai respectivement fixé pour chacun d'eux.

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement des chemins de fer et de leurs dépendances, qu'avec l'autorisation de l'administration supérieure; à cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du préfet, qui prescrira, s'il y a lieu, d'y introduire telles modifications que de droit. L'une de ces expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du préfet, l'autre demeurera entre les mains de l'administration.

Avant comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de propose aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'administration.

Art. 4. — La compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais de l'administration.

Art. 5. — Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production d'un projet d'ensemble comprenant, pour chaque ligne ou pour chaque section de ligne :

1° Un plan général à l'échelle de un dix-millième;

2° Un profil en long à l'échelle de un dix-millième pour les longueurs et de un millième pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour plan de comparaison; au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen des trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine;

La longueur ou l'inclinaison de chaque pente ou rampe;

La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil-type de la voie;

4° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par le chemin de fer, des passages soit à niveau, soit en dessus, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long; le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

Art. 6. — Les terrains seront acquis et les ouvrages d'art seront exécutés pour une voie seulement.

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de $1^m,44$ à $1^m,45$. Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 1 mètre au moins.

On ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de $0^m,50$ de largeur.

La compagnie établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'asséchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés ou rigoles seront déterminées par l'administration, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la compagnie.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 500 mètres. Une partie droite de 100 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à $0^m,010$ par mètre.

Une partie horizontale de 100 mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire et de manière à verser les eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration supérieure.

Art. 9. — Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux

abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'administration le projet des dites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de 1 millième, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de 0,01 par mètre;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Il pourra être établi aux passages à niveau desservant des routes ou chemins importants de simples haltes, soit pour prendre, soit pour déposer des voyageurs; leur position sera fixée d'un commun accord entre le préfet et la compagnie.

Art. 10. — A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes nationales ou départementales, devra passer soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

Art. 11 à 16. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 17. — A la rencontre des cours d'eau flottables et navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

Art 18. — (*Voir le même article du type.*)

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Le poids des rails sera au moins de 35 kilogrammes par mètre courant sur les voies de circulation, si ces rails sont en fer; le poids par mètre courant pourra être abaissé à 30 kilogrammes, dans le cas où les rails seraient en acier, si cette autorisation est donnée pour les voies de l'État.

Art. 20. — Les points où des clôtures devront être établies seront fixés par le préfet, conformément à l'article 4 de la loi du 12 juillet 1865.

Art. 21 et 22. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 23. — Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

Art. 24. — Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie.

Art. 25 et 26. — (*Voir les art. 24 et 25 du type.*)

Art. 27. — La compagnie exécutera les travaux par des moyens et des agents à son choix, mais en restant soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges, et de celles qui résulteront des projets approuvés.

Art. 28. — (*Voir l'art. 27 du type.*)

Art. 29. — Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser, également à ses frais et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, le dit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous les dits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas sera dressée aux frais de la compagnie et déposée dans les archives du ministère.

Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui par cela même deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 30. — (*Voir l'art. 29 du type.*)

Art. 31. — Le préfet déterminera, la compagnie entendue, les points où les gardiens seront établis pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé à niveau par des routes ou chemins.

Art. 32. — Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs

modèles ; elles devront consumer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins :

Les voitures de première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces ;

Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces, et auront des banquettes rembourrées.

Celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres et munies de banquettes à dossier.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places dans ce compartiment.

L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes, et, en général, toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

La compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

Art. 33 et 34. — (*Voir les art.* 32 *et* 33 *du type.*)

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION

Art. 35. — La durée de la concession, pour les différentes lignes mentionnées à l'article 1er du présent cahier des charges, sera de 99 ans, à partir du 1er janvier qui suivra la déclaration d'utilité publique des chemins concédés (convention du 12 avril 1872).

Art. 36. — (*Voir l'art.* 35 *du type.*)

Art. 37. — Le département n'aura le droit de racheter la concession que dans le cas où l'État exercerait lui-même la faculté de racheter l'ensemble des lignes concédées à la compagnie du Nord.

Dans ce cas, pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années rest à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 36 ci-dessus.

Art. 38. — La compagnie versera un cautionnement de 1 million.

Art. 39. — Faute par la compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la compagnie, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des charges, et la compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois ; si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties de chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront au département.

Art. 40 et 41. — (*Voir les art.* 39 *et* 40 *du type.*)

. . . . . .

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 42. — Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX Totaux.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs. Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe).	0,067	0,033	0,10
Voyageurs. Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2e classe).	0,050	0,025	0,075
Voyageurs. Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe).	0.037	0,018	0,055
Enfants. Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.			
Enfants. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.			
Enfants. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs. (Sans que la perception puisse être inférieure à 0f,50.)	0,010	0,005	0,015
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.	0,07	0,03	0,10
Veaux et porcs.	0,025	0,015	0,04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.	0,01	0,01	0,02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédants de bagages et marchandises de toute classe transportés à la vitesse des trains de voyageurs.	0,20	0,16	0,36
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés.— Armes.	0,09	0,07	0,16
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.	0,08	0,06	0,14
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrière. — Minerais autres que le minerai de fer — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises.	0,06	0,04	0,10

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 54. — Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour les trois quarts de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

Art. 55. — (*Voir l'art. 54 du type.*)

Art. 56. — Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement au moins un compartiment spécial d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité de deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture donnera lieu à l'application de la moitié du tarif.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° La compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier délivré à Paris par le directeur général des postes. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième classe, ou de première classe, si le convoi ne comporte pas de voitures de deuxième classe.

4° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

Art. 57. — (*Voir l'art. 56 du type.*)

. . . . . .

Les gendarmes placés dans les mêmes voitures ne payeront que le quart de la même taxe.

. . . . . .

Art. 58. — (*Voir l'art. 57 du type.*)

. . . . . .

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne élec-

trique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit et il devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auraient lieu aux frais de la compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

La compagnie pourra être autorisée, et au besoin requise par le ministre des travaux publics, agissant de concert avec le ministre de l'intérieur, d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'organisation, aux frais de la compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'État.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 59 et 60. — (*Voir les art. 58 et 59 du type.*)

Ar. 61. — Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur les chemins de fer objet de la présente concession, pour lesquels cette faculté sera réciproque à l'égard des dits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant les lignes qui font l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur ces lignes, comme aussi dans le cas où la compagnie concessionnaire de ces dernières lignes ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celle des compagnies qui se servirait d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toutes les lignes, le Gouvernement et le préfet y pourvoiraient d'office et prescriraient toutes les mesures nécessaires.

La compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant ceux qui lui sont concédés, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de 100 kilomètres, 10 p. 100 du prix perçu par la compagnie ;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède 100 kilomètres, 15 p. 100 ;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède 200 kilomètres, 20 p. 100 ;

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède 300 kilomètres, 25 p. 100.

Art. 62 et 63. —(*Voir les art. 61 et 62 du type.*)

Art. 64. — Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 65. — Le contrôle et l'exécution des travaux et de l'exploitation s'exercera sous l'autorité du préfet et sans frais pour la compagnie.

Art. 66. — La compagnie devra faire élection de domicile à Paris.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Seine.

Art. 67. — Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de l'Oise, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 68. — Le présent cahier des charges, la convention du 23 avril 1870 et les actes passés ou à passer en exécution de l'article 4 de la dite convention ne seront passibles que du droit fixe de 1 franc.

Arrêté à Beauvais, conformément à la délibération du conseil général du 3 novembre 1871.

PREMIÈRE CONVENTION ADDITIONNELLE.

Entre les soussignés :

M. le préfet du département de l'Oise, agissant au nom du dit département, et en vertu de l'autorisation du conseil général en date du 3 novembre 1871.

D'une part,

Et MM. *Germain Delebecque*, *Marc Caillard*, *Armand-André-Amé de Saint-Didier*, administrateurs de la compagnie du chemin fer du Nord, agissant au nom de la compagnie,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

La convention passée, le 28 mars 1870, entre M. le préfet de l'Oise et les administrateurs de la compagnie du Nord, porte que la subvention de 10,000 francs par kilomètre allouée pour une partie des lignes d'intérêt local concédées à la compagnie du Nord dans le département de l'Oise, sera payable, au choix du département, en sept ou dix annuités à 4 p. 100 d'intérêt, à partir du 1er avril 1872.

M. le préfet expose qu'en fixant l'échéance des subventions à une date postérieure de deux ans à la convention, lorsqu'en même temps le délai de construction des lignes est fixé à trois ans, les parties contractantes ont montré l'intention commune de ne rendre les subventions payables que lorsque les travaux seraient faits aux deux tiers; que les événements n'ayant pas permis de réaliser les prévisions du traité, en ce qui concerne les délais d'exécution, il est équitables de modifier les échéances; que d'ailleurs la situation financière du département lui permettrait difficilement de faire face aux dépenses dont il s'agit avant l'année 1874.

Les administrateurs de la compagnie reconnaissent que ces observations sont fondées.

En conséquence, les dispositions susmentionnées de la convention du 28 mars 1870 sont modifiées ainsi qu'il suit :

La subvention de 10.000 francs par kilomètre sera payable, au choix du département, en sept ou dix annuités à 4 p. 100 d'intérêt. Les annuités seront réglées séparément pour chaque ligne et payables à dater de l'époque où les dépenses effectuées pour cette ligne auront atteint les deux tiers des dépenses totales sans que le premier payement puisse être antérieur au 1er avril 1874.

Fait double, à Paris, le 9 décembre 1871.

DEUXIÈME CONVENTION ADDITIONNELLE.

Entre les soussignés :

M. le préfet du département de l'Oise, agissant au nom du dit département, et en vertu de l'autorisation du conseil général en date du 8 avril 1872,

D'une part,

Et MM. *Germain-Joseph Delebecque*, *Armand-André-Amé de Saint-*

Didier et *Nathan-James-Édouard*, baron *de Rothschild*, administrateurs de la compagnie du chemin de fer du Nord, agissant au nom de ladite compagnie.

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

La convention du 28 mars 1870 et l'acte additionnel du 5 décembre 1871, passés entre le préfet de l'Oise et les administrateurs de la compagnie du Nord, concernant les chemins de fer d'intérêt local concédés à ladite compagnie dans le département de l'Oise, stipulent le payement d'une subvention de 10.000 francs par kilomètre, à 4 p. 100 d'intérêt, pour toutes les lignes concédées, excepté celle de Pont-Sainte-Maxence à la limite de la Somme, vers Roye, mais ne contiennent aucune disposition, non plus que le cahier des charges, quant à la fixation du point de départ de la durée de la concession.

M. le préfet expose que la subvention de 10.000 francs stipulée par les actes précités se compose de deux éléments : le premier comprenant les trois quarts de la somme à la charge du département, et le second un quart à la charge de l'État. Comme le service de ce dernier quart pourrait bien ne pas concorder avec les engagements déjà souscrits, il paraissait y avoir lieu, pour éviter les embarras financiers qui en résulteraient, de dégager complétement la responsabilité du département pour la part contributive de l'État, et qu'il est aussi nécessaire de fixer le point de départ de la durée de la concession.

MM. les administrateurs de la compagnie du Nord admettent ces observations.

En conséquence, la convention du 23 mars 1870 et l'acte additionnel du 9 décembre 1871 reçoivent les modifications et additions suivantes, sans autres dérogations :

1° La subvention mise à la charge du département par le troisième paragraphe de l'article 1er du traité du 28 mars 1870 sera réduite à 7.500 francs par kilomètre, les délais et intérêts restant d'ailleurs tels qu'il sont stipulés dans la convention accessoire du 9 décembre 1871.

2° La subvention accordée par l'État s'ajoutera à celle payée par le département, sans toutefois que celui-ci soit tenu à cet égard d'aucune responsabilité ou garantie pour le capital et les intérêts.

3° Le point de départ de la concession, non déterminé par les actes précités et le cahier des charges, sera fixé au 1er janvier qui suivra la déclaration d'utilité publique des chemins concédés.

Fait double, à Paris, le 12 avril 1872.

(N° 433)

[11 décembre 1874.]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Gray à Gy, avec prolongement sur Bucey-lès-Gy.

Le Président de la République française,

Vu l'avant-projet présenté pour l'établissement, dans le département de la Haute-Saône, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie d'un mètre de largeur seulement entre les rails de Gray à Gy et à Bucey-lès-Gy;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date des 14 juillet et 14 août 1873;

Vu les délibérations, en date des 25 avril et 22 août 1873, par lesquelles le conseil général de la Haute-Saône a approuvé l'établissement du chemin de fer susmentionné, ainsi que sa concession aux sieurs *Alfred Martin* et *Pradines* frères et compagnie;

Vu la convention passée, le 15 octobre 1873, entre le préfet du département et les sieurs *Alfred Martin* et *Pradines* frères et compagnie, ainsi que le cahier des charges y annexé;

Vu l'adhésion donnée, le 5 octobre 1873, en conformité de l'article 18 du décret du 16 août 1853, à l'exécution immédiate des travaux, par le colonel directeur des fortifications à Langres;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 11 décembre 1873;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, du 5 septembre 1874;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Vu la loi du 10 août 1871, sur les conseils généraux;

Le Conseil d'État entendu.

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer, à voie d'un mètre de largeur seulement entre les rails, de Gray à Gy, avec prolongement sur Bucey-lès-Gy.

Art. 2. — Le département de la Haute-Saône est autorisé à

pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément aux clauses et conditions de la convention passée, le 15 octobre 1873, avec les sieurs *Alfred Martin* et *Pradines* frères et compagnie, ainsi que du cahier des charges y annexé.

Des copies certifiées de ces conventions et cahier des charges esteront annexées au présent décret.

Art. 3. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics, de concert avec le ministre de l'intérieur et après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement, et sous la condition que les émissions d'obligations successivement autorisées ne pourront jamais dépasser le montant des versements effectués sur le montant du capital-actions.

Art. 4. — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation, comprenant les dépenses de premier établissement et d'exploitation et les recettes brutes, sera remis tous les trois mois au préfet du département, qui l'enverra au ministre des travaux publics pour être inséré au *Journal officiel*.

Art. 5. — Les ministres de l'intérieur et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

L'an 1873, le 15 octobre,

Entre :

Le préfet du département de la Haute-Saône, agissant au nom du même département, en vertu d'une délibération du conseil général en date des 21 et 22 août 1873, et sous réserve de la déclaration d'utilité publique et de l'autorisation d'exécution des travaux par décret,

D'une part,

Et 1° M. *Justin-Alfred Martin*, architecte voyer de la ville de Paris, domicilié avenue de la Rivière, n° 11, à Chatou (Seine-et-Oise);

2° MM. *Pradines* frères et compagnie, entrepreneurs de travaux publics, domiciliés à Paris, rue Baudin, n° 21,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet du département de la Haute-Saône, en exécution de la loi des 12 et 19 juillet 1865, concède pour quatre-vingt-dix-neuf ans, à partir du délai ci-dessous fixé pour l'exécution des travaux, aux susnommés, qui acceptent, la construction et l'exploitation d'un chemin de fer d'intérêt local de Gray à Gy, prolongé sur Bucey-lès-Gy, le tout conformément à la délibération du conseil général susénoncée, et, en outre, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Art. 2. — Le chemin devra être exécuté dans un délai de deux ans, à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Art. 3. — Le préfet du département du la Haute-Saône s'engage, au nom du même département, sans préjudice des engagements des communes dont il approuve les délibérations prises pour aider à la construction de la ligne, à payer aux concessionnaires, à titre de subvention pour l'exécution du dit chemin, la somme de 12.000 francs par kilomètre.

Cette somme sera payable trois mois après la réception et la mise en exploitation de la ligne.

Dans le cas prévu du travail de parachèvement ayant pour but de se raccorder à une des deux grandes lignes qui aboutissent à Gray, cette même subvention kilométrique serait acquise de plein droit.

Art. 4. — Toute subvention supplémentaire qui serait obtenue de l'État aux termes de la loi des 12-19 juillet 1865 serait acquise aux concessionnaires.

Art. 5. — Les concessionnaires fourniront un cautionnement de 30.000 francs immédiatement après le décret d'utilité publique. Ce cautionnement sera remboursé dans les conditions prévues par le cahier des charges.

Art. 7. — Le préfet, avec l'approbation du conseil général, s'engage à concéder, par préférence et à conditions égales, aux concessionnaires dénommés les lignes de chemins de fer d'intérêt local qui seraient demandées pour prolonger le chemin de fer de Gray à Gy ou pour y aboutir.

Fait double à la préfecture, à Vesoul, les jour, mois et an que dessus.

Approuvé la suppression de l'article 6.

Vesoul, 20 novembre 1874.

Le préfet de la Haute-Saône,
Signé L. Burin du Buisson.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne concédée de Gray à Gy prend son origine à Gray, près

(*) Ce cahier des charges est identique avec celui du chemin de fer d'in-

la rue des Prés; elle se dirige vers le village d'Ancier, pour remonter la vallée de la Morte jusqu'à Gy et Bucey-lès-Gy, et desservant sur son passage les localités dont se compose le syndicat des communes intéressées à sa création, savoir : Frasne-le-Château, Vaux-le-Moncelot, Mont-les-Étrelles, Villers-Chemin, Oiselay, Vantoux, Vellefrey, Velleclaire, Bucey-lès-Gy, Gy, Citey, Autoreille, Choye, Bonnevent, Gézier, Montboillon, Charcenne, Saint-Loup, Veloreille, Cugney, Villefrancon, Nantouard, Angirey, Sauvigney, Igny, Vellemor, Velesmes, Saint-Broingt, Ancier et Gray.

Art. 2. — Les travaux seront commencés dans un délai de deux mois, à partir du décret de la concession. Ils seront terminés dans un délai de deux ans, à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique, de telle sorte qu'à l'expiration de ce dernier délai, le chemin soit en exploitation sur toute son étendue.

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation de l'administration supérieure. A cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du préfet, qui prescrira, s'il y a lieu, d'y apporter telles modifications que de droit. L'une de ces expéditions sera remise au concessionnaire avec le visa du préfet; l'autre demeurera entre les mains de l'administration.

Avant comme pendant l'exécution, les concessionnaires auront la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'ils jugeront utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'administration supérieure.

Art. 4. — Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur les productions de projets d'ensemble comprenant, pour la ligne entière ou pour chaque section de la ligne :

1° Un plan général à l'échelle de un millième ;

2° Un profil en long à l'échelle de un millième pour les longueurs et de cinq millièmes pour les hauteurs, et dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour point de comparaison. Au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine;

La longueur et l'inclinaison de chaque pente et rampe;

La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil-type de la voie;

4° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous

---

térêt local d'Orléans à la limite du département d'Eure-et-Loir (*Annales* 1872, p. 34, *cahier de mars*), sauf pour les articles qui sont insérés ici.

forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par le chemin de fer, des passages, soit à niveau, soit au-dessus, soit au-dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long; le tout sans préjudice des projets à fournir, s'il y a lieu, pour chacun de ces ouvrages.

Art. 5. — Les terrains seront acquis et les ouvrages d'art et les terrassements exécutés pour une voie, sauf pour l'emplacement des stations et haltes, où l'on prendra l'étendue nécessaire à l'établissement des bâtiments et voies de garage.

Art. 6. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre. Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre le bord extérieur des rails, sera de 1m,80.

La largeur des accotements, c'est-à-dire la distance comprise entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 0m,50 au moins dans les parties où le chemin de fer longe la route départementale ou le chemin de grande communication, et de 0m,80 dans les autres parties.

Le concessionnaire établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'asséchement de la voie ou pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par le préfet, suivant les circonstances locales, sur la proposition du concessionnaire et l'avis des ingénieurs.

Art. 7. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 200 mètres. Une partie droite de 30 mètres de longueur au moins devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire. Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à 0m,020 par mètre. Une partie horizontale de 50 mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraitront utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration supérieure.

Art. 8. — L'administration fixera le poids des rails, sur la proposition du concessionnaire; des voies de garage seront établies, sur 150 mètres de longueur au moins, aux stations de Bucey, Saint-Loup et Velesmes, et de 200 mètres aux stations de Gray et Gy, indépendamment de la voie de service.

On emploiera le système Vignole, c'est-à-dire le rail à un seul champignon et base plate, fixé sur des traverses par des tire-fonds.

Les traverses en chêne auront les dimensions suivantes :

Longueur de 1m,70 à 1m,80;

Largeur, de $0^m,16$ à $0^m,20$;

Épaisseur, de $0^m,13$ à $0^m,15$.

Elle seront espacées de $0^m,66$ d'axe en axe.

Les changements de voies, comprenant les aiguilles, les leviers et cœurs, seront exécutés conformément aux types adoptés par les grandes compagnies.

Le poids des rails sera de 20 kilogrammes par mètre courant de rail.

Art. 9. — Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, les concessionnaires entendus.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions du concessionnaire, après une enquête spéciale. Le concessionnaire sera tenu, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'administration le projet des dites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de un cinquantième, indiquant les voies, les quais, les bâtiments, leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de un centième par mètre;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

La compagnie pourra, moyennant l'autorisation préfectorale, établir entre les stations de simples haltes ou arrêts au point où cela lui paraîtra utile.

Art. 10. — Le concessionnaire sera tenu de rétablir les communications interrompues par le chemin de fer suivant les dispositions qui seront approuvées par l'administration.

Art. 11. — A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes nationales ou départementales, devra passer soit au-dessous, soit au-dessus de ces routes. Les croisements à niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

Art. 12. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, en aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route nationale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour un chemin de grande communication et d'intérêt commun, et à 4 mètres pour un chemin vicinal ordinaire.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef, à partir du sol de la route, sera de 5 mètres au moins. La largeur entre les parapets sera d'au moins $3^m,50$; la hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra, en aucun cas, être inférieure à $0^m,80$.

Art. 13. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, en aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route nationale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour les chemins de grande

communication et d'intérêt commun, et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 3m,50, et la distance verticale au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à 4m,50.

Art. 14. — Dans toute la longueur où le chemin de fer longera l'accotement d'une route ou d'un chemin, la voie sera établie de manière à ne modifier en aucune façon le profil régulier de l'accotement. Le rail du côté de la chaussée sera placé parallèlement à l'axe du chemin ou de la route à la distance d'au moins 4m,50 de cet axe.

La saillie des rails au-dessus du niveau de l'accotement qu'il longera ne devra pas dépasser 0m,03 pour le rail extérieur.

Art. 15. — (*Voir l'art. 13 du type.*)

Chaque passage à niveau sera muni de barrières; il y sera, en outre, établi une maison de garde toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration. Le concessionnaire devra soumettre à l'approbation de l'administration les projets-types de ces barrières.

Art. 16. — (*Voir l'art. 14 du type.*)

Art. 17. — Le concessionnaire sera tenu de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins 4 mètres de largeur entre les parapets sur les chemins à une voie. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à 0m,80. La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par le préfet, suivant les circonstances locales et sur le rapport des ingénieurs hydrauliques.

Art. 18. — Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins 4 mètres de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et 5 mètres de hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à 4 mètres. L'ouverture des puits d'aérage et de construction de souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Art. 19. — A la rencontre des cours d'eau flottables et navigables, le concessionnaire sera tenu de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant la durée des travaux.

A la rencontre des routes nationales et départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne. Avant que les communications puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

Art. 20. — Le concessionnaire n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité ; il sera tenu de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie, en fer ou en poutres armées de fer.

Art. 21. — Dans toutes les parties où le chemin de fer ne longe pas l'accotement des voies de communication, l'administration pourra demander qu'il soit séparé des propriétés riveraines par des murs, haies ou tout autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés sur la proposition du concessionnaire.

Art. 22. — Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication ou des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par le concessionnaire, sauf cessions gratuites.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tous dommages quelconques résultant des travaux, seront supportées et payées par le concessionnaire.

Art. 23. — (*Voir l'art. 22 du type.*)

Art. 24. — Si la ligne du chemin de fer traverse un terrain déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge du concessionnaire du chemin de fer.

Art. 25 et 26. — (*Voir les art. 24 et 25 du type.*)

Art. 27. — Les travaux seront exécutés sous le contrôle et la surveillance de l'administration.

Art. 28. — (*Voir l'art. 27 du type.*)

Art. 29. — Après l'achèvement total des travaux et dans le délai qui sera fixé par l'administration, le concessionnaire fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Il fera également dresser à ses frais, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, le dit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous les dits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, sera dressée aux frais du concessionnaire et déposée dans les archives du département.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 30. — Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge de la compagnie.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration et aux frais du concessionnaire, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après au titre III (*Durée, rachat et déchéance de la concession*).

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

Art. 31. — Le concessionnaire sera tenu d'établir à ses frais, partout où besoin sera, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé par des routes ou chemins.

Art. 32. — (Nul.)

Art. 33. — Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront consumer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront être également faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer.

Elles seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y aura trois classes au moins :

1° Les voitures de première classe seront couvertes, garnies, fermées à glaces, munies de rideaux;

2° Les voitures de deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces, munies de rideaux, et auront des banquettes rembourrées;

3° Les voitures de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres munies soit de rideaux, soit de persiennes, et auront des banquettes à dossier.

L'intérieur des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de chaque compartiment.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, les chaises de poste, les plates-formes, et, en général, toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

Le concessionnaire sera tenu, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

Art. 34. — (*Voir l'art.* 32 *du type.*)

. . . . . .

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires non-seulement pour le concessionnaire, mais encore pour tous ceux qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 35. — Des arrêtés préfectoraux détermineront, sur la proposition du concessionnaire, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, ainsi que la durée du trajet.

Art. 36. — Le concessionnaire sera tenu de faire, soit par lui-même, soit par un entrepreneur dont il répondra, le transport des voyageurs, le factage et le camionnage des marchandises entre la gare principale de Gray et la gare du chemin de fer de Gy.

Art. 37. — (*Voir l'art.* 33 *du type.*)

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 38. — La durée de la concession, pour la ligne mentionnée à l'article 1er du présent cahier des charges, sera de quatre-vingt-dix-neuf ans. Elle commencera à courir de l'expiration du délai fixé pour l'achèvement des travaux par l'article 2 du dit cahier des charges.

Art. 39. — (*Voir l'art.* 35 *du type.*)

Art. 40. — A toute époque après l'expiration des quinze premières années de la concession, le département aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par le concessionnaire pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années. Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée au concessionnaire pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison. Le concessionnaire recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels il aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 39 ci-dessus.

Art. 41. — Si le concessionnaire n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, il sera déchu de plein droit, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme de 30.000 francs qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 67, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui restera acquise.

Art. 42. — Faute par le concessionnaire d'avoir terminé les travaux dans

le délai fixé par l'article 2, faute aussi par lui d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, il encourra la déchéance.

Tous les travaux exécutés, tous les matériaux approvisionnés, toutes les parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation, avec leur matériel, appartiendront au département, qui avisera au moyen à employer pour la continuation et l'achèvement des ouvrages et pour toutes les conditions de l'exploitation.

Le concessionnaire sera déchu de tous droits, sans aucune indemnité, la partie du cautionnement qui n'aura pas été restituée deviendra la propriété du département.

Art. 43. — Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, le préfet prendra immédiatement, aux frais et risques du concessionnaire, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, le concessionnaire n'a pas valablement justifié qu'il est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et s'il ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le préfet.

Le concessionnaire sera déchu de tous droits, et il sera procédé comme il est dit à l'article précédent.

Les dispositions du précédent article et celles des deux autres articles précédents cesseraient d'être applicables, et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 44. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement les obligations, le préfet du département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.	PRIX de transport.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.	
Transport à grande vitesse.	fr. c.
Voyageurs. Compartiment de 1re classe	0,100
Compartiment de 2e classe	0,075
Compartiment de 3e classe	0,055
Enfants. Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.	
De trois à sept ans, ils payeront demi-place et auront droit à une place distincte. Dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.	
Au-dessus de sept ans, ils payeront place entière.	
Chiens transportés dans les trains de voyageurs, avec le voyageur, à ses risques et périls. (Sans que la perception puisse être inférieure à 0f,50.)	0,018
2° BAGAGES. — EXCÉDANT DE BAGAGES.	
Articles de messagerie et de marchandises.	
De zéro à 40 kilogrammes inclusivement, par tonne et par kilomètre	0,500
Au-dessus de 40 kilogrammes, par tonne et par kilomètre. (Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque ne pourra être moindre de 0f,50.)	0,450
3° DENRÉES.	
Par expédition de 50 kilogrammes au minimum.	
Le prix à percevoir pour le transport à grande vitesse des denrées suivantes : Beurre frais. — Champignons. — Charcuterie. — Citrons. — Conserves alimentaires. — Coquillages frais. — Escargots. — Fromages. — Fruits. — Gibier. — Huîtres. — Légumes. — Œufs. — Oranges. — Pain. — Poisson. — Viande. — Volaille morte ou vivante, — lorsqu'elles seront remises par expédition de 50 kilogrammes au minimum, par tonne et par kilomètre. (Quelle que soit la distance parcourue, le minimum de la perception est fixé à 0f,50.)	0.400
4° FINANCES. — VALEURS. — OBJETS D'ART.	
Le prix à percevoir pour le transport de l'or et de l'argent, soit en lingots, soit monayés ou travaillés, du plaqué d'or ou d'argent, du mercure et du platine, ainsi que les bijoux, dentelles, broderies, pierres précieuses, objets d'art (statues, tableaux, bronzes d'art) et autres valeurs, est fixé *ad valorem*, par fraction indivisible de 1.000 francs et par kilomètre, à. (Quelle que soit la distance parcourue, le minimum de la perception ne pourra être inférieur à 0f,50.)	0,003
5° ANIMAUX.	
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait, par tête et par kilomètre	0,200
Veaux et porcs, par tête et par kilomètre	0,100
Moutons, brebis, agneaux et chèvres, par tête et par kilomètre.	0,050

SUITE DU TARIF.	PRIX de transport.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.	
Transport à petite vitesse.	
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, ânes, poulains, bêtes de trait.	fr. c. 0,100
Veaux et porcs.	0,050
Moutons, brebis, agneaux et chèvres.	0,025
Les personnes qui accompagnent les animaux montent dans les voitures de voyageurs et payent le prix de la place qu'elles occupent.	
Les animaux de petite taille, tels que chiens, chats, cochons de lait, cochons d'Inde, lapins, singes, écureuils, oiseaux, placés dans des paniers ou cages fournis par les expéditeurs, sont taxés au poids, conformément aux prix et conditions du tarif des articles de messagerie et marchandises à grande vitesse, et pour le double de leur poids réel cumulé avec celui des cages ou paniers.	
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.	
Tarifs généraux.	
1re classe. — Armes. — Bascules. — Billards. — Bimbeloterie. — Bois façonnés. — Bonneterie. — Bouchons. — Fils. — Laines. — Lins. — Cotons filés. — Crins. — Epicerie. — Denrées coloniales. — Cafés. — Comestibles. — Fruits. — Légumes frais. — Droguerie. — Liqueurs en bouteilles. — Eaux minérales. — Essences et vernis. — Plantes vivantes. — Porcelaines. — Verreries et cristaux. — Cartonnages. — Chaises. — Chaussure. — Coutellerie. — Filets. — Fers et fontes d'ornement — Glaces. — Horlogerie. — Huile d'olive. — Imprimés. — Instruments de musique. — Lait. — Literie. — Lits en fer. — Mercerie. — Meubles. — Marbres ouvrés. — Ornements en plâtre. — Paniers vides. — Parfumerie. — Pianos. — Poêles en fonte et faïence. — Quincaillerie fine. — Sabots. — Sellerie. — Ustensiles de ménage. — Vélocipèdes.	0,200
2e classe. — Alcools. — Appareils en fer et fonte. — Balais. — Bière en fûts. — Bougies. — Bouteilles vides. — Carreaux en faïence ou en marbre. — Carrosserie. — Cartons bruts ou bitumés. — Chanvres. — Chandelles. — Cendres. — Fruits et légumes secs. — Chaudronnerie. — Cirage. — Cloches en métal. — Cordages. — Cotrets. — Cruchons vides. — Déchets de coton et laine. — Douelles ou douves. — Faïence et poterie communes. — Faux et faucilles. — Fer battu. — Filasse. — Fourneaux. — Fromages. — Gruaux. — Salaisons. — Huiles communes, de schiste et de pétrole. — Cotons bruts. — Laines brutes ou en suint. — Laitons. — Vins et eaux-de-vie en fûts. — Locomobiles. — Machines. — Marbres bruts. — Mécaniques. — Meules. — Noir animal ou de fumée. — Outils non dénommés. — Paille de maïs. — Papiers peints et d'emballage. — Peaux sèches. — Pièces de forge ouvrées. — Pierres à aiguiser. — Pierres de taille façonnées. — Poterie d'étain. — Grosse quincaillerie. — Sarrasin. — Sulfate. — Vinaigres en fûts. — Zinc en feuilles ou tuyaux.	0,18
3e classe — Ardoises. — Argiles. — Avoines. — Balais de bouleau ou de bruyère. — Baryte. — Bitume. — Bois brut, scié ou débité. — Boulons. — Bourrées. — Briques. — Cailloux ou moellons. — Céréales. — Chaînes en fer. — Chaux. — Chevrons. — Chiffons. — Ciment. — Clouterie. — Corne brute. — Craies. — Cuirs verts. — Dalles. — Déchets d'animaux. — Dégras. — Echalas. — Ecorces. — Enclumes. — Engrais. — Fagots. — Farines. — Fers en barres ou en feuilles. — Ferronnerie. — Ferraille. — Fonte brute. — Fourrages secs ou verts. — Fumier. — Goudron. — Graisse. — Gravier. — Guano. — Houille et coke. — Manches en bois. —	

SUITE DU TATIF.	PRIX de transport.
	fr. c.
Madriers. — Minerais. — Lattes. — Mottes à brûler. — Moyeux. — Os bruts. — Paille. — Pavés. — Peaux brutes. — Perches. — Phosphates pour engrais. — Pièces de forge. — Pierres de taille brute. — Planches. — Plomb. — Pommes de terre. — Betteraves. — Poteaux. — Poutres en fer ou en fonte. — Pulpes. — Racines à brûler. — Souches. — Tan. — Terre de poterie. — Terre de bruyère ou végétale. — Tombes. — Tonneaux. — Tuyaux de drainage. — Verres cassés. — Voliges. — Plâtres.	0,16
Tarifs spéciaux pour transports par wagon complet.	
1re série. — Bois de charpente en grume ou équarris. — Bois sciés ou débités. — Chevrons. — Madriers. — Moellons piqués. — Perches. — Poteaux. — Wagons démontés.	0,15
2e série. — Avoine. — Balais de bouleau. — Blés. — Briques. — Carreaux. — Pierre ou terre cuite. — Céréales. — Chaux en vrac. — Charbon de bois. — Coke. — Dalles. — Légumes secs. — Ecorces. — Escarbilles. — Glands. — Grains. — Guano. — Issues. — Farines. — Lattes. — Moyeux. — Meulière brute. — Os bruts. — Osiers. — Pierres de taille brute. — Pommes de terre. — Seigle. — Sel gemme ou marin. — Sucre brut. — Tuiles. — Tuyaux de drainage, — Tan. — Tourteaux. — Voliges. — Vins, sans responsabilité.	0,13
3e série. — Ardoises. — Argile. — Betteraves. — Bois à brûler. — Moellons. — Calcaires et cailloux. — Caillasse. — Cendres. — Ciments. — Echalas. — Engrais. — Fumier. — Fers en barres. — Charpentes en fer. — Colonnes en fer, en fonte. — Fontes brutes. — Gravier. — Houille et coke. — Sable. — Marne. — Minerais. — Pierre à chaux et à plâtre. — Pierres siliceuses pour les chaussées. — Pulpes de betteraves. — Scories. — Souches à brûler. — Terre. — Tourbe. — Plâtre. — Vieux fer. — Verres cassés. — Pavés.	0,10

Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas les impôts dus à l'État. Ces impôts seront ajoutés aux prix ci-dessus et supportés par les voyageurs, expéditeurs ou réceptionnaires.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens. Dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 4 kilomètres, elle sera comptée pour 4 kilomètres.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre zéro et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : de zéro à 5 kilogrammes; de 5 jusqu'à 10 kilogrammes; au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de 0f,50. Si la gare de Gray est raccordée à celle des grandes lignes des compagnies de l'Est et de Paris-Méditerranée, les tarifs concernant les marchandises seront modifiés par M. le préfet, de concert avec le concessionnaire, de manière à les ramener à ceux des autres chemins de fer d'intérêt local.

Art. 45 et 46. — (*Voir les art. 42 et 43 du type.*)

Art. 47.—Les marchandises, animaux et autres objets non désignés dans les tarifs qui précèdent seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions stipulées au présent cahier des charges, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à la première classe ou à la première série.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par le concessionnaire ; mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

Art. 48.—Le concessionnaire ne pourra être tenu au transport des objets dont les dimensions excéderaient celles du matériel, notamment les fagots ou les bourrées dont la longueur excéderait 2m,50, comme aussi à toute masse indivisible pesant plus de 4.000 kilogrammes. Pour les objets de 2m,90 à 6 mètres de longueur, il sera payé un quart en sus du tarif; au-dessus de 6 mètres jusqu'à 9 mètres, moitié en plus.

Au-dessus de 9 mètres, il sera traité de gré à gré, si le concessionnaire se charge des transports ; il en sera de même pour les masses indivisibles pesant plus de 4.000 kilogrammes. Dans le cas de marché de gré à gré, le concessionnaire devra accorder, pendant trois mois au moins, les mêmes facilités à ceux qui en feront la demande ; à défaut d'une entente amiable, les prix seront fixés par l'administration.

Art. 49. — (*Voir l'art. 46 du type.*)

Art. 50. — Dans le cas où le concessionnaire jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'il est autorisé à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Toute modification, etc. — (*Voir l'art. 47 du type.*)

. . . . . .

Art. 51. — (*Voir l'art. 48 du type.*)

Art. 52. — Le concessionnaire sera tenu de mettre les marchandises à la disposition du destinataire dans les vingt-quatre heures qui suivront leur enregistrement à la gare du départ. L'administration supérieure déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition du concessionnaire.

Art. 53. — Il sera perçu 0f,10 par expédition pour enregistrement; il sera perçu 1f,25 par tonne pour manutention, pour les marchandises transportées sans condition de tonnage des tarifs généraux.

Toute marchandise adressée en gare et qui ne sera pas retirée dans les quarante-huit heures de la mise à la poste de l'avis d'arrivée payera 0f,05 de droit de magasinage par jour et par 100 kilogrammes, toute fraction de 100 kilogrammes étant comptée pour ce poids.

Le minimum de la perception est fixé à 0f,10.

Le droit de magasinage par wagon complet sera de 5 francs par jour. Le même droit sera perçu pour tout wagon non chargé dans le délai de vingt-quatre heures, à partir du commencement de l'opération.

Les tarifs spéciaux indiqués précédemment ne seront applicables, pour la première série, que pour les expéditions de 4.000 kilogrammes au minimum ou payant pour ce poids, et, pour les deuxième et troisième séries, pour les expéditions de 3.000 kilogrammes au minimum ou payant pour ce poids.

Les frais de manutention seront de 1 franc par tonne; mais ils ne seront pas perçus dans le cas où le chargement et le déchargement seraient faits par l'expéditeur ou le destinataire.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 54. — (*Voir l'art. 53 du type.*)

Art. 55. — Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit:

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, le concessionnaire sera tenu de réserver gratuitement un compartiment spécial d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition du concessionnaire.

Lorsque le concessionnaire voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, il sera tenu d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

2° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure des chemins de fer.

3° Dans le cas où l'administration voudrait, pour le transport des prisonniers, faire usage du chemin de fer, le concessionnaire serait tenu de mettre à sa disposition un ou plusieurs compartiments spéciaux de voitures de deuxième classe à deux banquettes; le prix de la location en sera fixé à raison de 0f,20 par compartiment et par kilomètre.

Art. 56. — Le département se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions et poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Le concessionnaire sera tenu de faire garder par ses agents les fils et appa-

reils des lignes télégraphiques, de donner connaissance aux employés télégraphiques de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes.

En cas de rupture du fil télégraphique, les employés du chemin de fer auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet. Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auront lieu, aux frais du concessionnaire, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

Le concessionnaire pourra être autorisé et, au besoin, requis par le département d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Il pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux télégraphiques de la ligne de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

Le concessionnaire sera tenu de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'organisation, aux frais du concessionnaire, du contrôle de ce service par les agents de l'État.

Art. 57. — Le concessionnaire ne sera admis à réclamer aucune indemnité pour la partie de la voie établie à la traversée des routes et chemins, ni à raison des dommages que le roulage pourra occasionner à la voie ferrée, ni à ses dépendances, sauf le recours contre les particuliers qui les auront volontairement endommagées. Il ne pourra non plus demander aucune indemnité à raison du trouble et des interruptions qui pourraient résulter soit des mesures temporaires d'ordre et de police, soit des travaux exécutés sur la voie publique, tant par l'administration que par les tiers régulièrement autorisés, ni enfin pour une cause quelconque résultant du libre usage de la voie publique.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 58. — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures du concessionnaire. La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 59 et 60. — (*Voir les art.* 58 *et* 59 *du type.*)

Art. 61. — (*Voir l'art.* 60 *du type.*)

. . . . . .

Celle des compagnies qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité qui sera en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel.

Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité

de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le département y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires. La compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui lui est concédé, à accorder aux compagnies de ces chemins de fer une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de 100 kilomètres, 10 p. 100 du prix perçu par la compagnie;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède 100 kilomètres, 15 p. 100;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède 200 kilomètres, 20 p. 100.

La compagnie sera tenue, si l'administration le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires des dits chemins. En cas de difficultés entre les compagnies pour l'application de cette clause, il sera statué par l'administration.

Art. 62. — Le concessionnaire sera tenu de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un embranchement. A défaut d'accord, le préfet du département statuera sur la demande, le concessionnaire entendu.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines et d'usines, et de manière qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour le concessionnaire.

Leur entretien devra être fait avec soin aux frais de leurs propriétaires et sous le contrôle de l'administration.

L'administration pourra, à toutes époques, prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie des dits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou partie leurs transports.

Art. 63. — La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances.

La cote de cette contribution sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge du concessionnaire.

Art. 64. — Les agents et gardes que le concessionnaire établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 65. — Le chemin de fer sera placé sous la surveillance de l'administration préfectorale.

Art. 66. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par le concessionnaire.

Afin de pourvoir à ces frais, le concessionnaire sera tenu de verser chaque année, à la caisse du receveur général du département, une somme de 30 francs par kilomètre de chemin de fer concédé.

Si le concessionnaire ne verse pas cette somme aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 67. — Après la déclaration d'utilité publique de l'entreprise et l'homologation de la concession, la compagnie déposera dans une caisse publique désignée par le préfet un cautionnement de 30.000 francs en numéraire ou bien en rentes sur l'État, calculées conformément à l'ordonnance du 19 janvier 1825, ou en bons du trésor ou autres effets publics, ou valeurs acceptées par le préfet, avec transfert, au profit du département, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre. Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise. Elle sera rendue au concessionnaire par tiers et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier tiers ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

Art. 68. — Le concessionnaire fera élection de domicile à Gy. Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Haute-Saône.

Art. 69. — Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Haute-Saône, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 70. — Le service des lettres et dépêches est fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs ou de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement, suivant les besoins de l'administration des postes, un ou deux compartiments spéciaux d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité de deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

3° Lorsque la compagnie modifiera la marche de ses trains ordinaires, elle fera connaître les changements à l'administration des postes quinze jours à l'avance.

4° La compagnie transportera gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier délivré par le directeur général des postes. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième classe, ou de première classe si le convoi ne comporte pas de voitures de deuxième classe.

5° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à

l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

Art. 71. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges seront à la charge des concessionnaires.

Présenté par les concessionnaires soussignés.

Signé PRADINES frères et compagnie et MARTIN.

Vu par le préfet de la Haute-Saône :

Signé DE BARDONNET.

Vu, après modification, par le préfet de la Haute-Saône :
Vesoul, le 2 juillet 1874.

Signé BURIN DU BUISSON.

(N° 434)

[9 mars 1875.]

Rectification des routes nationales, n° 19, de Paris à Bâle, et n° 83, de Lyon à Strasbourg.

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à la rectification des routes nationales, n° 19, de Paris à Bâle, et n° 83, de Lyon à Strasbourg, dans la traversée du faubourg de France, à Belfort, suivant la direction figurée en rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret. Les travaux de rectification sont déclarés d'utilité publique.

2° La part de dépense à la charge de l'État, évaluée à 100.000 fr., sera imputée sur les fonds affectés annuellement aux travaux de rectification par le budget du ministère des travaux publics,

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette rectification, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

4° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 435)

[9 mars 1875.]

Rectification de la route nationale, n° 92 (Ain).

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à la rectification de la route nationale, n° 92, de Valence à Genève, dans la rampe de la Barotte (Ain), suivant la direction générale figurée en rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

Les travaux de cette entreprise sont déclarés d'utilité publique.

2° La dépense, évaluée à 41.000 francs, sera imputée sur les fonds affectés annuellement aux rectifications des routes nationales par le budget du ministère des travaux publics.

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de la dite rectification, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

4° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 436)

[9 mars 1875.]

Port de Boulogne. — Achèvement du quai Bonaparte et construction d'un mur de quai.

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux à entreprendre dans le port de Boulogne (Pas-de-Calais), d'une part, pour l'achèvement du quai Bonaparte, et, d'autre part, pour la construction d'un mur de quai en remplacement de l'ancienne cale de débarquement du quai de la Victoire, conformément aux dispositions des projets et aux indications des avis du conseil général des ponts et chaussées, en date des 25 avril 1872, 14 août 1873 et 25 juillet 1874.

2° Les travaux mentionnés dans l'article qui précède sont déclarés d'utilité publique.

3° La dépense, évaluée à 280.000 francs, sera imputée sur les fonds affectés annuellement au budget du ministère des travaux publics, deuxième section (*Amélioration des ports de commerce*).

(N° 437)

[9 mars 1875.]

Construction d'un pont métallique sur la rivière de Leyre (Gironde).

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à la construction d'un pont métallique en remplacement du pont en charpente existant sur la rivière de Leyre, à Belin (Gironde), au passage de la route nationale, n° 132, de Bordeaux à Saint-Jean-Pied-de-Port.

2° La dépense, évaluée à 85.000 francs, sera imputée sur les fonds affectés annuellement à la construction des grands ponts par le budget du ministère des travaux publics.

(N° 438)

[12 mars 1875.]

Rectification de la route départementale, n° 3, du Puy-de-Dôme.

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale du Puy-de-Dôme, n° 3, dans la côte de Gladel, suivant la direction générale indiquée par une ligne rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 439)

[12 mars 1875.]

Agrandissement du port de Thourotte (Oise).

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Les travaux d'agrandissement du port de Thourotte, sur le canal latéral à l'Oise, dans la commune du dit Thourotte (Oise), sont déclarés d'utilité publique.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires pour l'exécution de ce projet d'agrandissement, en se conformant aux dispositions des titres III et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

(N° 440)

[12 mars 1875.]

Construction d'un barrage éclusé sur la Saône (Rhône).

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux de construction d'un barrage éclusé sur la Saône, à la Mulatière, dans la traversée de Lyon (Rhône), conformément aux dispositions générales de l'avant-projet en date des 2-23 septembre 1874.

2° Les ouvrages mentionnés à l'article ci-dessus sont déclarés d'utilité publique.

3° La dépense, évaluée à la somme de 2.500.000 francs, sera imputée sur les fonds de la deuxième section du budget du ministère des travaux publics (*Amélioration des rivières*).

(N° 441)

[17 mars 1875.]

Rectification de la route nationale, n° 6 (Côte-d'Or).

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à la rectification de la route nationale, n° 6, de Paris à Chambéry et en Italie, dans la rampe du Bras-de-Fer, à la sortie de Saulieu (Côte-d'Or), suivant la direction générale figurée en rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

Les travaux de cette entreprise sont déclarés d'utilité publique.

2° La dépense, évaluée à 31.264f,40, sera imputée sur les fonds affectés annuellement aux rectifications des routes nationales par le budget du ministère des travaux publics.

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution de la dite rectification, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

4° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 442)

[17 mars 1875.]

Rectification des routes nationales, n°s 161 et 169 (Finistère). Nouveau délai accordé.

DÉCRET portant qu'un nouveau délai de cinq ans est accordé, à partir de la promulgation du présent décret, pour l'expropriation des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de la rectification des routes nationales, n° 164, d'Angers à Brest, entre Carhaix et la Maison-de-Terre, et n° 169, de Lorient à Roscoff, entre Carhaix et Morlaix (Finistère).

(N° 443)

[27 mars 1875.]

Ligne de Bordeaux à Cette. — Ouverture d'un fossé.

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'ouverture, sur la droite de la ligne de Bordeaux à Cette, d'un fossé latéral destiné à recevoir le trop-plein des eaux du chemin de Portiragues (Hérault), le dit fossé indiqué sur le plan en date des 12, 15, 17 juin 1874, dressé par les ingénieurs de la compagnie du Midi, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° Pour l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution des dits travaux, la compagnie est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Ces terrains seront incorporés au chemin de fer de Bordeaux à Cette et feront retour à l'État à l'expiration de la concession. L'expropriation des dits terrains devra avoir lieu dans un délai de deux ans.

(N° 444)

[27 mars 1875.]

Amélioration du Rhône (Ardèche). — Construction d'une digue.

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux de construction, en amont du pont de Viviers (Ardèche), d'une digue destinée à améliorer le régime du Rhône et le chenal navigable, conformément aux dispositions d'un plan qui restera annexé au présent décret.

2° Ces travaux sont déclarés d'utilité publique. L'administration est autorisée à poursuivre l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des dits travaux, en se conformant aux prescriptions de la loi du 3 mai 1841.

3° La dépense, évaluée à 143.000 francs, sera à la charge de l'État jusqu'à concurrence de 129.000 francs.

La part contributive de l'État sera imputée sur les fonds affec-

tés au budget du ministère des travaux publics pour travaux extraordinaires d'amélioration des rivières.

Il est pris acte des engagements contenus dans la délibération du 14 décembre 1873, par laquelle le conseil municipal de Viviers fixe la part contributive de la commune de concert avec les propriétaires intéressés et les concessionnaires du pont suspendu.

(N° 445)

[12 avril 1875.]

Agrandissement et modification de la gare de Nancy.

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'agrandissement et la modification de la gare de Nancy (chemin de fer de Paris à Avricourt), conformément au plan dressé par l'ingénieur de la compagnie, le 29 mai 1874, et modifié ultérieurement à l'encre bleue, lequel plan restera annexé au présent décret (Meurthe-et-Moselle).

2° Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution des dits travaux, la compagnie des chemins de fer de l'Est est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Ces terrains seront incorporés au chemin de fer de Paris à Avricourt et feront retour à l'Etat à l'expiration de la concession.

Les travaux devront être terminés dans un délai de deux ans.

(N° 446)

[12 avril 1875.]

Ligne de Bordeaux à Cette.— Agrandissement de la station de Vias.

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'agrandissement de la station de Vias (chemin de fer de Bordeaux à Cette), conformément aux indications du plan dressé par l'ingé-

nieur de la compagnie, le 26 mai 1874, lequel plan restera annexé au présent décret (Hérault).

2° Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution des dits travaux, la compagnie des chemins de fer du Midi est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Les terrains seront incorporés au chemin de fer de Bordeaux a Cette et feront retour à l'État à l'expiration de la concession.

L'expropriation de ces terrains devra être terminée dans un délai de deux ans.

PERSONNEL.

(N° 447)

Août et Septembre 1876.

I. — INGÉNIEURS.

1° DÉCORATION.

(Décret du 23 août 1876.)

M. Camus, ingénieur ordinaire de 1re classe, directeur de la Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz, etc., est promu, sur la proposition du Ministre de l'agriculture et du commerce, au grade d'officier dans l'ordre national de la Légion d'honneur.

2° NOMINATIONS.

(Décret du 1er août 1876.)

M. Hardy, ingénieur en chef de 1re classe, est nommé inspecteur général de 2e classe.

(Décret du 1er août 1876.)

M. Colin (Edmond-Louis), conducteur des ponts et chaussées, est nommé ingénieur ordinaire de 3e classe.

(Décret du 18 août 1876.)

M. Gay, ingénieur ordinaire de 1re classe, est nommé ingénieur en chef de 2e classe.

(Décret du 10 septembre 1876.)

M. Dehargne, ingénieur en chef de 1re classe, admis à faire valoir ses droits à la retraite par décret du 21 mai 1876, est nommé inspecteur général honoraire.

3° SERVICES DÉTACHÉS.

26 *août* 1876. — M. Salva, ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché au service des ports maritimes du département de l'Hérault, est mis à la disposition du gouverneur général civil de l'Algérie, pour être chargé du service de la circonscription de Bougie et du port de Philippeville, en remplacement de M. Gay, appelé à remplir les fonctions d'ingénieur en chef.

M. Salva, remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

1er *septembre.* — M. Barois, ingénieur ordinaire, attaché au service du département des Hautes-Pyrénées, est mis à la disposition du ministre de l'agriculture et du commerce pour être attaché au service de la construction du Palais de l'Exposition universelle de 1878.

4° CONGÉ.

25 *août* 1876. — M. Lerch, ingénieur en chef, chargé du service ordinaire du département du Var, est mis, sur sa demande, en congé avec traitement entier.

5° RETRAITES.

	Date d'exécution.
1er août 1876. — M. Beaulieu, inspecteur général de 2e classe.	28 juillet 1876.
M. Beaulieu conservera, d'ailleurs, le service de la quinzième inspection jusqu'à la désignation de son successeur.	
10 septembre 1876. — M. Mahyer, ingénieur en chef de 1re classe.	1er octobre 1876.

6° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. Malbes, ingénieur ordinaire de 1re classe. . . .	23 août 1876.
M. de Franqueville, directeur général des ponts et chaussées et des chemins de fer..	29 août 1876.

7° DÉCISIONS DIVERSES.

7 *août* 1876. — M. Berthet, ingénieur ordinaire, attaché au service ordinaire du département du Nord et aux services de contrôle des travaux et d'exploitation des chemins de fer du Nord, est chargé de l'intérim du service du contrôle du chemin de fer de Cambrai à Dour, vacant par suite du départ de M. Piéron, précédemment mis en congé illimité.

Idem. — Le service d'études du chemin de fer de Saumur à La Châtre est supprimé dans la traversée du département de l'Indre, à partir du 1er juillet 1876.

8 *août.* — M. Marx, ingénieur en chef, déjà chargé de plusieurs services de chemins de fer, est chargé, en outre, du contrôle des travaux des lignes ci-après, concédées à titre définitif à la Compagnie de l'Est par la convention du 31 décembre 1875 :

D'un point de la vallée de l'Ourcq, à déterminer de la Ferté-Milon à Mareuil-sur-Ourcq, à Esternay, par ou près Château-Thierry et Montmirail;

D'Esternay à Romilly, par ou près Villenauxe;

De Châtillon-sur-Seine à Is-sur-Tille;

D'un point de la ligne précédente, à déterminer près de Recey, à Langres;

D'Is-sur-Tille à Gray.

Idem. — M. Séjourné, ingénieur ordinaire, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Mende, est attaché, en outre, au service des inondations, en remplacement de M. Bézard, conducteur principal faisant fonctions d'ingénieur, appelé à un autre service.

Idem. — M. Couvrat-Desvergnes, ingénieur ordinaire, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Condom, est attaché, en outre, au service des inondations, en remplacement de M. Fontès, précédemment appelé à un autre service.

12 *août.* — M. Poulet, ingénieur ordinaire, chargé du service du 3e arrondissement de la navigation de la Loire (2e section), est chargé, en outre, de l'intérim du service du 2e arrondissement

jusqu'à la désignation du successeur de M. Moreau, précédemment appelé à remplir les fonctions d'ingénieur en chef.

12 *août* 1876. — Le service d'études du chemin de fer de Montauban à Cahors et Gourdon, actuellement réparti en trois arrondissements d'ingénieur ordinaire, est divisé en deux arrondissements, savoir :

De Montauban à la limite des départements de Tarn-et-Garonne et du Lot :

M. Drouet, ingénieur ordinaire, à Montauban.

De la limite des départements de Tarn-et-Garonne et du Lot à Gourdon :

M. Renardier, ingénieur ordinaire, à Cahors.

16 *août*. — M. Gay, ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché au service de l'Algérie, et remis par le gouverneur général civil à la disposition de l'administration des travaux publics, est chargé du service du département de la Corse, en remplacement de M. Celler, mis précédemment en disponibilité.

M. Gay remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

24 *août*. — M. Peloux, ingénieur en chef, chargé de l'étude d'un chemin de fer destiné à relier la vallée du Rhône à la ligne des Alpes, par Orange, la vallée de l'Ouvèze, les Omergues et la vallée du Jabron, est chargé, en outre, des études complémentaires qu'il pourra y avoir lieu de faire pour l'établissement de chemins de fer dans les vallées environnantes et, d'une manière générale, dans la région montagneuse qui s'étend au nord de la chaîne du Ventoux.

26 *août*. — M. Bellot, ingénieur en chef, chargé du service de la 4e section de la navigation de la Seine, est chargé du service des ports maritimes du département de la Seine-Inférieure, en remplacement de M. Hérard, précédemment nommé inspecteur général.

Idem. — M. Chanson, ingénieur en chef, chargé du service de la navigation du Lot, est chargé du service de la 4e section de la navigation de la Seine, en remplacement de M. Bellot.

Idem. — M. Cohen, ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché au service hydraulique du département de la Seine-Inférieure et à divers services de contrôle de chemins de fer, est chargé du service de la navigation du Lot, du contrôle des travaux des chemins de fer d'embranchement de Cahors et de Villeneuve-sur-Lot et attaché, en outre, au service des études et travaux relatifs au régime général du bassin de la Garonne et de ses affluents, en remplacement de M. Chanson.

M. Cohen remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

28 *août* 1876. — M. Métivier, conducteur de 2e classe, en congé illimité, est attaché au service des études et de construction du chemin de fer d'Orléans à la mer, et chargé du service de la ligne de Sainte-Gauburge à Mézidon.

M. Métivier remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire et résidera à Vimoutiers.

Idem. — M. Antonetti, conducteur de 2e classe, attaché au service des études et de construction du chemin de fer d'Orléans à la mer, est chargé du service des lignes de Mortagne à Sainte-Gauburge et de Mortagne à Laigle.

M. Antonetti remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire et résidera à Mortagne.

30 *août.* — M. Lechalas (Georges), ingénieur ordinaire, attaché au service du département d'Ille-et-Vilaine, à la résidence de Rennes, et à divers services d'études et de contrôle de chemins de fer, est attaché, à la résidence de Rouen, au service hydraulique du département de la Seine-Inférieure, au contrôle des travaux du chemin de fer d'Étaimpuis à Motteville, et au contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest, en remplacement de M. Cohen, appelé à remplir les fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — Le service hydraulique du département de la Seine-Inférieure, actuellement placé dans les attributions de l'ingénieur en chef du service ordinaire, passe dans les attributions de l'ingénieur en chef du service de la 4e section de la navigation de la Seine.

1er *septembre* 1876. — M. Estoublon, conducteur principal, faisant fonctions d'ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Nontron, et attaché à divers services de chemins de fer, est attaché, en outre, aux études de la ligne qui, se détachant près de Terrasson du chemin de fer de Montauban à Nontron, par Cahors et Gourdon, se dirigera directement vers Limoges.

Idem. — M. Roëderer, ingénieur ordinaire, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Saint-Dié, est chargé dans le département de Meurthe-et-Moselle, à la résidence de Nancy, du service ordinaire de l'arrondissement du Centre, et attaché, en outre, au contrôle des travaux des chemins de fer de l'Est, en remplacement de M. Bizalion, précédemment appelé à remplir les fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — M. Colin, ingénieur ordinaire de 3e classe, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Saint-Dié (Vosges), en remplacement de M. Roëderer, appelé à un autre service.

2 *septembre* 1876. — M. Séjourné, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Mende, et attaché au service des inondations dans le bassin de la Garonne, est attaché, en outre, aux études du chemin de fer de Mende au Puy, en remplacement de M. Lefranc.

Idem. — M. Lanteirès, ingénieur ordinaire, attaché, à la résidence de Toulouse, à la 1re section du service des études et travaux relatifs au régime général de la Garonne et de ses affluents, est chargé, en outre, de l'intérim du service de l'arrondissement de Muret.

7 *septembre.* — M. Berthet, ingénieur ordinaire, attaché au service ordinaire du département du Nord et au service de contrôle des travaux et d'exploitation du chemin de fer du Nord, est chargé, en outre, de l'intérim du service de l'arrondissement de Cambrai, vacant par suite du départ de M. Pieron, mis précédemment en congé illimité.

13 *septembre.* — M. Rabut, ingénieur ordinaire, attaché au service ordinaire et au service maritime du département de la Manche, est attaché, en outre, au contrôle des travaux du chemin de fer de Saint-Lô à Coutances, en remplacement de M. Saléta, précédemment appelé à remplir les fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — M. Mondelet, ingénieur en chef en disponibilité, est remis en activité et chargé du service d'études et de construction des chemins de Vieilleville à Bourganeuf et d'Aubusson à Felletin, confié à M. Ravier.

M. Mondelet résidera à Guéret.

Idem. — Le service du 6e arrondissement de la navigation de la Loire (3e section), placé dans les attributions de M. Goupil, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement du Nord dans le département de Maine-et-Loire, est confié à M. Couet, sous-ingénieur, déjà chargé dans le même département du service de l'arrondissement de l'Est.

La levée syndicale de la Belle-Poule est rattachée au 7e arrondissement de la navigation de la Loire (3e section), confié à M. Ménard.

20 *septembre.* — L'ingénieur ordinaire chargé du service de l'arrondissement de Verdun, cesse d'être attaché au service hydraulique de la vallée de la Meuse.

La partie de ce dernier service, située en amont de Verdun, est confiée à M. Mouton, conducteur des ponts et chaussées, remplissant par intérim les fonctions d'ingénieur ordinaire à Neufchâteau.

La partie située en aval de Verdun est réunie aux attributions

de M. Roussel, conducteur faisant fonctions d'ingénieur ordinaire à Stenay.

22 *septembre* 1876. — M. Fontaine, inspecteur voyer de l'arrondissement de Bonneville, est chargé, avec le titre d'agent voyer principal, du service de l'arrondissement de Saint-Julien (Haute-Savoie), en remplacement de M. Dégerine.

M. Fontaine remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

Idem. — M. Réguis, conducteur de 2e classe, attaché au service de l'Algérie, est chargé du service de l'arrondissement de Bougie, en remplacement de M. Margerid, précédemment appelé à une autre destination.

M. Réguis remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

Idem. — M. Cirodde (Ernest), ingénieur en chef, chargé du service d'études des chemins de fer d'Auxerre à Gien par le Puisaye, et d'Auxerre au chemin de fer du Bourbonnais et du contrôle des travaux du chemin de fer d'Orléans à Châlons, est chargé du contrôle des travaux des chemins de fer du Nord et du Nord-Est, en remplacement de M. Mahyer, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Idem. — M. Marini, ingénieur en chef, attaché comme secrétaire de section au conseil général des ponts et chaussées, est chargé du service d'études des chemins de fer d'Auxerre à Gien par le Puisaye, et d'Auxerre au chemin de fer du Bourbonnais, et au contrôle des travaux du chemin de fer d'Orléans à Châlons, en remplacement de M. Cirodde (Ernest), appelé à un autre service.

Idem. — M. Brosselin, ingénieur ordinaire, attaché au service de la navigation de la Seine (2e section), est attaché au conseil général des ponts et chaussées en qualité de secrétaire de la section de navigation, en remplacement de M. Marini, appelé à un autre service.

Idem. — M. Pérouse, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Montélimar, et attaché, en outre, à divers services d'études de chemins de fer, est attaché, dans le département de la Seine, au service de la 2e section de la navigation de la Seine, en remplacement de M. Brosselin, appelé à un autre service.

Idem. — M. Meugy, ingénieur ordinaire, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Bayonne et attaché en outre au service des études et travaux relatifs au régime général du bassin de l'Adour et de ses affluents, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement d'Étampes, en remplacement de M. Guiard, précédemment appelé à une autre destination.

22 *septembre* 1876. — M. Bérard, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Mauléon, est chargé du service de l'arrondissement de Bayonne et attaché, en outre, au service des études et travaux relatifs au régime du bassin de l'Adour et de ses affluents, en remplacement de M. Meugy, appelé à une autre destination.

M. Bérard reste, en outre, chargé provisoirement du service de l'arrondissement de Mauléon.

28 *septembre*. — M. Espitallier, sous-ingénieur, attaché, à la résidence de Marans, au service de la navigation de la Sèvre et du port de Marans, est chargé du service de l'arrondissement de Parthenay et attaché, en outre, au contrôle des travaux du chemin de fer de Poitiers à Bressuire, en remplacement de M. Savin, précédemment appelé à remplir les fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — M. Modelski, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Niort, est en outre attaché provisoirement au service de la navigation de la Sèvre et du port de Marans, en remplacement de M. Espitallier, appelé à un autre service.

Idem. — M. Harlé (Édouard), ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement Est du département des Hautes-Pyrénées, est chargé, dans le même département, du service de l'arrondissement de l'Ouest, en remplacement de M. Barois, mis à la disposition du ministre de l'agriculture et du commerce.

Idem. — M. Schérer, inspecteur général de 2e classe, en congé, est chargé du service du 15e arrondissement d'inspection, en remplacement de M. Beaulieu, précédemment admis à la retraite.

Idem. — M. Schmit, conducteur principal, attaché, dans le département de l'Ariége, au service des études du chemin de fer de Foix à Tarascon-sur-Ariége, est attaché au service d'études de la partie du chemin de fer d'Albi au Vigan, située dans le département du Tarn.

M. Schmit remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire et résidera à Albi.

Idem. — Le contrôle des travaux des nouvelles lignes de chemins de fer concédées à la compagnie de l'Ouest par la loi du 31 décembre 1875 et dont le service a été placé dans les attributions de M. l'ingénieur en chef directeur Brame, est réparti comme il suit entre cinq arrondissements d'ingénieur ordinaire, savoir :

1° Lignes de Harfleur à Montivilliers ; — raccordement, à Rouen, des lignes de Paris à Rouen et de Rouen à Amiens ; — de Beuzeville à Lillebonne et à Port-Jérôme par Bolbec ; — de Motteville à Saint-Valery-en-Caux ; — de Motteville à Clères ; — de Barentin à

Duclair et à Caudebec : M. *Lechalas, ingénieur ordinaire à Rouen.*

2° Lignes de Châteaubriant à Redon ; — de Plouaret à Lannion : M. *Loricux, ingénieur ordinaire à Nantes.*

3° Ligne de Chemazé à Craon : M. *Legras, ingénieur ordinaire à Château-Gontier.*

4° Ligne de Sottevast à Coutances : M. *Thévenet, ingénieur ordinaire à Granville.*

5° Lignes de Sillé-le-Guillaume à la Hutte ; — de la Hutte à Mamers : M. *Mortagne, sous-ingénieur à Mamers.*

28 *septembre* 1876. — M. Laurent, ingénieur ordinaire, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Guéret et attaché au service d'études et de construction du chemin de fer de Vieilleville à Bourganeuf, est chargé, en outre, de l'intérim du service du département de la Creuse pendant le congé accordé à M. l'ingénieur en chef Antoine.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés au grade de conducteur de 4e classe les candidats déclarés admissibles ci-après désignés :

2 *septembre* 1876. — M. Chenebault, Eure-et-Loir, service ordinaire.

16 *septembre.* — M. Campistron, service municipal de la ville de Paris.

20 *septembre.* — M. Boyer, Aude, service ordinaire.

Idem. — M. Dauboin, Oise, service ordinaire.

Idem. — M. Alba, Aude, chemins de fer.

Idem. — M. Chiron, Haute-Saône, service ordinaire.

Idem. — M. Guilloux, Hautes-Alpes, service ordinaire.

21 *septembre.* — M. Collin, Eure, navigation de la Seine.

Idem. — M. Gex, Loire, service ordinaire.

22 *septembre.* — M. Mannarini, Corse, service ordinaire.

25 *septembre.* — M. Gay, Algérie.

Idem. — M. Barat, Cher, service ordinaire.

Idem. — M. David, Mayenne, service ordinaire.

28 *septembre* 1876. — M. Banides, Hérault, service maritime.

Idem. — M. Bourrel, Tarn, service ordinaire.

Idem. — M. Arnould, Algérie.

Idem. — M. Kerbrat, Lozère, chemins de fer.

Idem. — M. Gril, Lozère, chemins de fer.

Idem. — M. Lambert, Haute-Marne, service ordinaire.

Idem. — M. Fabre, Haute-Loire, service ordinaire.

Idem. — M. Burdallet, Tarn, service ordinaire.

30 *septembre.* — M. Bataille, Eure, navigation de la Seine (4e section).

Idem. — M. Stengel, Ardennes, canal de l'Est.

Idem. — M. Corlay, Hautes-Alpes, service ordinaire.

2° SERVICE DÉTACHÉ.

21 *septembre* 1876. — M. Martinon, conducteur de 4e classe, en congé illimité, est remis en activité et mis à la disposition du ministre de la guerre, pour être employé à la surveillance des travaux de défense de la place de Lyon.

3° CONGÉS.

4 *septembre* 1876. — M. Gras, conducteur de 4e classe, au serservice maritime du département des Bouches-du-Rhône, est mis en congé illimité.

15 *septembre.* — M. Metayer, conducteur de 2e classe, au service du chemin de fer de Mazamet à Bédarieux, dans le département de l'Hérault, est mis en congé illimité.

22 *septembre.* — M. Poux, conducteur de 3e classe, au service du canal du Rhône au Rhin, dans le département du Doubs, est mis en congé illimité.

25 *septembre.* — M. Susini, conducteur de 4e classe, au service de l'Algérie, est mis en congé pour raison de santé.

4° DÉMISSION.

28 *septembre.* — Est acceptée la démission de M. Mangenot, conducteur de 2e classe, au service ordinaire du département des Hautes-Alpes.

5° RETRAITE.

		Date d'exécution.
1er septembre.	— M. Van-Rompa, conducteur principal, Seine, navigation de la Seine (3e section). . .	1er octobre 1876.
1er septembre.	— M. Jolivet, conducteur de 1re classe, Cher, service ordinaire.	1er octobre 1876.
21 septembre.	— M. Mary dit Lépine, conducteur principal, Orne, service ordinaire.	16 septembre 1876.
21 septembre.	— M. Smolinski, conducteur de 1re classe, Pas-de-Calais, service ordinaire.	1er janvier 1877.
25 septembre.	— M. Toppin, conducteur de 3e classe, Aveyron, chemin de fer de Rodez à Millau. .	1er octobre 1876.
28 septembre.	— M. Pérano, conducteur de 2e classe, Hérault, service maritime.	1er janvier 1877.
28 septembre.	— M. Leclerc, conducteur principal, Loiret, navigation de la Loire	1er octobre 1876.
28 septembre.	— M. Bézard, conducteur principal, Lozère, service ordinaire.	1er nov. 1876.

6° DÉCÈS.

	Dates du décès.
M. Chandelier, conducteur de 2e classe, Seine-Inférieure, service ordinaire	5 sept. 1876.
M. Godfrin, conducteur de 4e classe, Meurthe-et-Moselle, canal de l'Est.	12 sept. 1876.
M. Loubens, conducteur de 1re classe, Gironde, bassin à flot de Bordeaux.	16 sept. 1876.
M. Myszkowski, conducteur de 1re classe, Loiret, canaux d'Orléans, de Briare et du Loing. . .	27 sept. 1876.

7° DÉCISIONS DIVERSES.

1er *septembre* 1876. — M. Divisia, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département des Basses-Alpes, passe au service ordinaire du département des Hautes-Alpes.

1er *septembre* 1876. — M. Geffroy, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département des Pyrénées-Orientales, passe au service ordinaire du département des Basses-Alpes.

Idem. — M. Leduc, conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département du Pas-de-Calais et au contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord, est exclusivement attaché à ce dernier service.

4 *septembre.* — M. Mounet, conducteur de 4e classe, attaché au service de la navigation de la Mayenne et de la Sarthe dans le département de la Sarthe, passe au service ordinaire du département des Basses-Pyrénées.

Idem. — M. Trément, conducteur de 4e classe, au service des études du chemin de fer de Mazamet à Bédarieux, dans le département de l'Hérault, passe au service d'études du chemin de fer d'Orléans à la mer, dans le département de la Sarthe.

11 *septembre.* — M. Soubzmaigue, conducteur de 3e classe, au service ordinaire du département de la Dordogne, est attaché, en outre, au service de contrôle des travaux du chemin de fer de Marmande à Angoulême.

Idem. — M. Coquiot, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de la Haute-Vienne, passe au service ordinaire du département de l'Yonne.

14 *septembre.* — M. Maurin, conducteur de 4e classe, au contrôle de l'exploitation des chemins de la Vendée, est attaché, en outre, au contrôle des travaux de la ligne de Bressuire à Poitiers.

15 *septembre.* — M. Klein, conducteur de 4e classe, au service de la navigation du Rhône, dans le département du Rhône, est en outre employé provisoirement au contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

16 *septembre.* — M. Rousset, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de la Lozère, est attaché, dans le même département, au service de construction du chemin de fer de Mende à Séverac et Marvejols à Neussargues.

20 *septembre.* — M. Lebas, conducteur de 3e classe, au service maritime du département de la Seine-Inférieure, passe au service de la 3e section de la navigation de la Seine, dans le département de la Seine.

21 *septembre.* — M. Pigault, conducteur principal, au service ordinaire du département de la Manche, est attaché en outre au contrôle des travaux du chemin de fer de Saint-Lo à Lamballe.

Idem. — M. Hutier, conducteur de 4e classe, au service de la 3e section de la navigation de la Seine, dans le département de

l'Eure, passe au service ordinaire du département de Seine-et-Marne.

21 *septembre* 1876. — M. Lauru, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de la Loire, passe au service maritime du département de la Loire-Inférieure.

22 *septembre.* — M. Flix, conducteur de 3e classe, au service du chemin de fer de Rodez à Millau, dans le département de l'Aveyron, passe au service maritime du département de la Gironde.

Idem. — M. Chausse, conducteur de 3e classe en congé illimité, est remis en activité et attaché, dans le département de l'Hérault, au service d'études et de construction du chemin de fer de Cette à Montbazin.

Idem. — M. Bergé, conducteur de 3e classe, au service ordinaire du département de l'Allier, passe au service de la navigation de l'Allier, même département.

25 *septembre.* — M. Lecomte, conducteur de 3e classe, au service de construction du chemin de fer d'Arras à Étaples, dans le département du Pas-de-Calais, passe au service ordinaire du département de l'Ardèche.

28 *septembre.* — M. Cloutrier, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département du Loiret, passe au service de la navigation de la Loire, même département.

Idem. — M. Delprat, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département du Tarn, passe au service ordinaire du département de Lot-et-Garonne.

Idem. — M. Bergerol, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de la Lozère, passe au service du chemin de fer de Marvejols à Neussargues, dans le département du Cantal.

Idem. — M. Tollet (Henri), conducteur de 3e classe, au service du contrôle de l'exploitation du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, dans le département de la Seine, passe au service du contrôle du réseau de l'Ouest, même département.

Idem. — M. Raynaud, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de la Haute-Loire, passe au service ordinaire du département du Tarn.

Idem. — M. Schmit, conducteur principal, au service du chemin de Foix à Tarascon-sur-Ariége, dans le département de l'Ariége, passe en qualité de faisant fonctions d'ingénieur ordinaire au service de la partie du chemin de fer d'Albi au Vigan, située dans le département du Tarn.

L'Éditeur-Gérant, Dunod. — Paris. Imp. Arnous de Rivière, rue Racine, 26.

DÉCRETS.

(N° 448)

[21 octobre 1876.]

Décret rendu sur le rapport du ministre des travaux publics, constituant sur de nouvelles bases l'organisation de l'administration centrale des travaux publics.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics, annexé au présent décret :

Considérant qu'il importe, à raison du développement toujours croissant des relations par les voies ferrées, et afin de donner aux voies de communication par eau toutes les extensions dont elles sont susceptibles, de constituer sur de nouvelles bases l'organisation de l'administration centrale des travaux publics,

Décrète :

Art. 1er. — L'administration centrale des travaux publics comprendra à l'avenir cinq directions, savoir :

1° Le secrétariat général ;

2° La direction des routes et de la navigation ;

3° La direction des chemins de fer ;

4° La direction du contentieux et des bâtiments civils et palais nationaux ;

5° La direction des mines.

Art. 2. — Le secrétaire général aura dans ses attributions tout ce qui concerne le personnel et le matériel du ministère, le personnel des services extérieurs, la comptabilité et le dépôt des cartes et plans.

Le service central d'enregistrement et d'expédition sera attaché directement au cabinet du ministre.

Art. 3. — La direction des routes et de la navigation comprendra la division des routes et ponts et la division de la navigation.

Art. 4. — La direction des chemins de fer comprendra : la division des études et travaux, la division de l'exploitation, la

statistique centrale des chemins de fer et le service des études économiques et de renseignements sur les travaux publics.

Art. 5. — La direction du contentieux comprendra la division du contentieux et la division des bâtiments civils et palais nationaux.

Art. 6. — La direction des mines comprendra la division des mines et le service de statistique de l'industrie minérale.

Art. 7. — Les inspecteurs généraux de première classe des ponts et chaussées et des mines, réunis, pour chacun des services en commission spéciale, sous la présidence du ministre, dresseront chaque année, dans la première quinzaine de janvier, et dans la première quinzaine de juillet, sur la proposition des inspecteurs généraux de deuxième classe, un tableau d'avancement au choix.

Le mode et les conditions des propositions, ainsi que l'inscription sur le tableau, seront déterminés par un arrêté ministériel.

Le secrétaire général du ministère fera, de droit, partie des commissions ci-dessus.

Art. 8. — Le secrétaire général fera partie du conseil général des mines, du conseil général des ponts et chaussées et du conseil général des bâtiments civils.

Le directeur des routes et de la navigation et le directeur des chemins de fer pourront assister aux séances du conseil général des ponts et chaussées, et auront voix délibérative dans les affaires dépendant de leurs services.

Le directeur du contentieux et des bâtiments civils et palais nationaux fera partie du conseil général des bâtiments civils.

Le directeur des mines fera partie du conseil général des mines.

Art. 9. — Le ministre des travaux publics sera chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 21 octobre 1876.

M^al DE MAC MAHON,
DUC DE MAGENTA.

Par le Président de la République :
Le Ministre des travaux publics,
ALBERT CHRISTOPHLE.

(N° 449)

[21 octobre 1876.]

Décrets nommant le secrétaire général du ministère des travaux publics, le directeur des routes et de la navigation au ministère des travaux publics, le directeur des services du contentieux et des bâtiments civils et palais nationaux.

M. Pascal, inspecteur général de deuxième classe au corps des ponts et chaussées, est nommé secrétaire général du ministère des travaux publics, en remplacement de M. de Boureuille.

M. Rousseau (Armand), ingénieur de première classe au corps des ponts et chaussées, est nommé directeur des routes et de la navigation au ministère des travaux publics.

M. Tétreau (Adolphe), maîtres des requêtes au Conseil d'État, est chargé de l'organisation et de la direction des services du contentieux et des bâtiments civils et palais nationaux.

M. de Cardaillac, directeur des bâtiments civils et palais nationaux, est admis à faire valoir ses droits à la retraite.

(N° 450)

[25 octobre 1876.]

Décrets nommant le directeur des chemins de fer et le directeur des mines au ministère des travaux publics.

Sur la proposition du ministre des travaux publics, M. Schlemmer, ingénieur en chef de deuxième classe, au corps des ponts et chaussées, est nommé directeur des chemins de fer au ministère des travaux publics.

Sur la proposition du ministre des travaux publics, M. Lamé-Fleury, ingénieur en chef de première classe au corps des mines, est nommé directeur des mines au ministère des travaux publics.

(N° 451)

[12 avril 1875.]

Elargissement et consolidation du remblai de la Combe (Hérault).

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'élargissement et la consolidation du remblai de la Combe, ligne de Montpellier à Paulhan (Hérault), conformément au plan dressé par les ingénieurs de la compagnie du Midi, sous les dates des 22 août 1872, 7 septembre 1874, sous la réserve qu'il ne sera apporté aucun changement au tracé approuvé pour l'établissement de la voie ferrée sur le dit remblai.

2° Pour l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution de ces travaux, la compagnie des chemins de fer du Midi est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

Les dits terrains seront incorporés au chemin de fer de Montpellier à Paulhan et feront retour à l'État à l'expiration de la concession.

Les travaux devront être terminés dans un délai de deux ans, à partir de la promulgation du présent décret.

(N° 452)

[12 avril 1875.]

Construction d'un pont sur la rivière du Brivet (Loire-Inférieure).

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à la construction d'un pont en maçonnerie en remplacement du pont en charpente de Pont-Château (Loire-Inférieure), établi sur la rivière du Brivet, au passage de la route nationale, n° 165, de Nantes à Audierne.

2° La dépense, évaluée à 67.000 francs, sera imputée sur les fonds affectés annuellement à la construction des grands ponts par le budget du ministère des travaux publics.

3° Il est pris acte de l'engagement résultant de la délibération du conseil municipal de la commune de Pont-Château, en date du 21 septembre 1873, aux termes de laquelle la commune doit démolir, préalablement à l'adjudication des travaux, sans réclamer aucune indemnité, la partie de la halle qui fait saillie sur l'alignement de la route nationale, n° 165.

(N° 453)

[16 avril 1875.]

Rectification de la route départementale, n° 21, dans la côte d eBellencombre (Seine-Inférieure).

Décret portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale, n° 21, d'Isneauville à Bellencombre, dans la côte de Bellencombre (Seine-Inférieure), suivant la direction générale indiquée par une ligne rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de ces travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 454)

[16 avril 1875.]

Rectification de la route départementale de la Haute-Saône, n° 18.

Décret portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale de la Haute-Saône, n° 18, dans la traverse de Morey, au droit de la place publique, suivant la direction indiquée par des lignes rouges sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 455)

[16 avril 1875.]

Rectification de la route départementale, n° 5, de la Creuse.

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale de la Creuse, n° 5, de Courcelle à Saint-Avit, aux abords de l'étang de Basville, suivant la direction générale indiquée par une ligne rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de ces travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 456)

[16 avril 1875.]

Rectification de la route départementale de l'Ariége, n° 3.

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale de l'Ariége, n° 3, de Saint-Girons à Quillan, entre Biert et Massat, suivant la direction générale indi-

quée par une ligne rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 457)

[8 mai 1875.]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Saint-Waast-là-Haut à la ligne de Valenciennes à Douzies.

Le Président de la République française,

Vu l'avant-projet présenté pour l'établissement, dans le département du Nord, d'un chemin de fer d'intérêt local de Saint-Waast-là-Haut à la ligne de Valenciennes à Douzies;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 15 janvier 1873;

Vu les procès-verbaux des conférences tenues entre les officiers du génie militaire et les ingénieurs des ponts et chaussées, et l'adhésion donnée, le 26 décembre 1874, à l'exécution des travaux par le ministre de la guerre;

Vu la délibération, en date du 5 avril 1872, par laquelle le conseil général du département du Nord a concédé le chemin de fer sus mentionné au sieur *de Carpentier*, concessionnaire du chemin de fer de Valenciennes à Douzies;

Vu la convention passée, le 15 janvier 1875, entre le préfet du département et le sieur *de Carpentier*, pour la construction et l'exploitation du dit chemin, ainsi que le cahier des charges y annexé;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 27 juillet 1874;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, du 9 février 1875;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Vu la loi du 10 août 1871, sur les conseils généraux;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Saint-Waast-là-Haut à la ligne de Valenciennes à Douzies.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution du dit chemin ne sont pas accomplies dans le délai de trois ans, à partir de la promulgation du présent décret.

Art. 2. — Le département du Nord est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément aux conditions de la convention passée, le 15 janvier 1875, avec le sieur *de Carpentier*, ainsi que du cahier des charges annexé à cette convention.

Des copies certifiées de ces convention et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

Art. 3. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics, de concert avec le ministre de l'intérieur, et après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

Art. 4. — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation, comprenant les dépenses de premier établissement et d'exploitation et les recettes brutes, tant sur la ligne de Valenciennes à Douzies que sur la ligne dont l'exécution est autorisée par le présent décret, sera remis, tous les trois mois, au préfet du département, qui l'enverra au ministre des travaux publics, pour être inséré au *Journal officiel*.

Art. 5. — Les ministres de l'intérieur et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

CONVENTION.

Entre le conseiller d'État préfet du Nord, agissant au nom du département, conformément à la délibération du conseil général en date du 5 avril 1872, et sous réserve du décret déclaratif d'utilité publique à intervenir,

D'une part;

Et M. *de Carpentier*, concessionnaire du chemin de fer de Valenciennes à Douzies-Maubeuge, faisant élection de domicile à Lille, hôtel de la Préfecture,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet concède pour quatre-vingt-dix-neuf ans à M. *de Carpentier*, en sa susdite qualité, la construction et l'exploitation du chemin de fer d'intérêt local ci-après désigné :

De Saint-Waast-là-Haut à la ligne de Valenciennes à Douzies-Maubeuge.

Art. 2. — M. *de Carpentier*, en sa susdite qualité, s'engage à exécuter le chemin de fer désigné dans l'article précédent dans un délai maximum de trois ans, à partir du décret déclaratif d'utilité publique et de l'approbation des projets.

Art. 3. — Il soumettra, dans un délai de six mois, le projet définitif de la ligne concédée.

En cas d'inexécution de cette condition, le concessionnaire payera une indemnité de 500 francs par jour jusqu'au moment où il y aura satisfait.

Art. 4. — Une indemnité de 250 francs par jour sera payée au département par le concessionnaire s'il n'a pas terminé les travaux et mis le chemin en exploitation à l'expiration du délai de trois ans.

Art. 5. — En garantie de l'exécution de ses engagements, le concessionnaire fournira un cautionnement de 3.000 francs par chaque kilomètre à exécuter, en numéraire ou en rentes sur l'État, calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Art. 6. — Cette somme sera rendue par cinquième et proportionnellement à l'achèvement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

Art. 7. — La concession de la ligne ci-dessus désignée est faite sans subvention ni garantie d'intérêt.

Art. 8. — Il est stipulé que le quart du produit brut de l'exploitation appartiendra au département au delà d'une recette kilométrique brute de 25.000 fr.

Art. 9. — Il est interdit à la compagnie concessionnaire, soit de vendre la ligne concédée en tout ou en partie, soit de fusionner avec une autre compagnie, soit d'affermer l'exploitation à une autre compagnie, sans l'autorisation du conseil général, le tout à peine de déchéance.

Art. 10. — La présente concession est faite aux charges, clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé, à l'exécution desquelles M. *de Carpen-*

tier, en sa susdite qualité, déclare s'obliger. La présente convention est destinée à remplacer celle du 18 octobre 1872, dont la modification est devenue nécessaire par suite de dispositions ultérieures.

Fait en double à Lille, le 15 janvier 1875.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er.—La concession à laquelle s'applique le présent cahier des charges comprend le chemin de fer de Saint-Waast-là-Haut à la ligne de Valenciennes à Douzies-Maubeuge.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans le délai d'un an, à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Ils devront être terminés dans un délai de trois ans, à partir de la même date, de manière que les chemins soient praticables et exploités à l'expiration du dernier délai.

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris pour l'établissement des chemins de fer et de leurs dépendances qu'avec l'autorisation du département; à cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation de l'administration supérieure, pour ce qui concerne la grande voirie, et du département, pour ce qui concerne la petite. L'administration supérieure et le préfet pourront y introduire les modifications qu'ils jugeront nécessaires; l'une de ces expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du préfet, l'autre demeurera entre les mains de l'administration préfectorale.

Avant comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation du préfet.

Art. 4. — La compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais du département.

Art. 5. — (*Voir le même article du type indiqué.*)

Art. 6. — Les terrains seront acquis et les ouvrages d'art exécutés immédiatement pour deux voies; les terrassements pourront être exécutés et les rails pourront être posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

La compagnie sera tenue d'ailleurs d'établir la deuxième voie, soit sur la totalité du chemin, soit sur les parties qui lui seront désignées, lorsque l'insuf-

(*) Ce cahier des charges est identique avec celui du chemin de fer d'intérêt local d'Orléans à la limite du département d'Eure-et-Loir (*Annales* 1872, p. 34, *cahier de mars*), sauf pour les articles qui sont insérés ici.

fisance d'une seule voie, par suite du développement de la circulation, aura été constatée par l'administration.

Les terrains acquis par la compagnie pour l'établissement de la seconde voie ne pourront recevoir une autre destination.

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1m,44 à 1m,45. Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast sera de 1 mètre au moins.

On ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de 0m,50 de largeur.

La compagnie établira le long du chemin de fer des fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'asséchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par l'administration, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la compagnie.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 500 mètres; ce rayon pourra, toutefois, être réduit 300 mètres aux abords des gares. Une partie droite de 100 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à 10 millimètres par mètre.

Une partie horizontale de 100 mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire et de manière à verser les eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration préfectorale.

Art. 9. — Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'administration le projet des dites gares, lequel se composera:

1° D'un plan à l'échelle de un cinq-centième, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de un centimètre par mètre;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Art. 10. — A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes nationales ou départementales, devra passer, soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements à niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

Art. 11. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route nationale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour un chemin vicinal de grande communication, et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef, à partir du sol de la route, sera de 5 mètres au moins. Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous poutre sera de 4^{m},30 au moins.

La largeur entre les parapets sera au moins de 8 mètres. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 0^{m},80.

Sur les lignes et sections pour lesquelles la compagnie est autorisée à n'exécuter les ouvrages d'art que pour une seule voie, la largeur des viaducs entre les parapets sera de 4^{m},50 au moins.

Art. 12. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route nationale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour un chemin vicinal de grande communication, et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 8 mètres et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à 4^{m},80 au moins.

Sur les lignes ou sections pour lesquelles la compagnie est autorisée à n'exécuter les ouvrages d'art que pour une seule voie, l'ouverture entre les culées sera de 4,50.

Art. 13. Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle moindre de 45 degrés.

Chaque passage à niveau sera muni de barrières; il y sera, en outre, établi une maison de garde toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

La compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration les projets-types de ces barrières.

Art. 14. — (*Voir le même article du type.*)

Art. 15. — La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins 8 mètres de largeur entre les parapets, sur les chemins à deux voies, et 4m,50, sur les chemins à une voie; la hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à 0m,80.

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

Art. 16. — Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins 8 mètres de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails et 5 mètres de hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à 4m,80. L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Art. 17. — A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la compagnie sera tenue de prendre les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

Art. 18. — La compagnie n'emploiera dans l'exécution des ouvrages que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourraient être admis par l'administration.

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Le poids des rails sera au moins de 35 kilogrammes par mètre courant sur les voies de circulation, si ces rails sont posés sur traverses, et de 30 kilogrammes dans le cas où ils seraient posés sur longrines.

Art. 20. — Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies et toute autre clôture dont le mode et la dispositient seront autorisés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 21 et 22. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 23. — Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la compagnie sera tenue de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

Art. 24. — Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'exploitation du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie.

Art. 25 et 26. — (*Voir les art. 24 et 25 du type.*)

Art. 27. — La compagnie exécutera les travaux par des moyens et des agents à son choix, mais en restant soumise au contrôle et à la surveillance de l'autorité préfectorale.

Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés.

Art. 28. — (*Voir l'art. 27 du type.*)

Art. 29. — Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, le dit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous les dits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage et du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas, sera dressée aux frais de la compagnie et déposée dans les archives de la préfecture.

Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui, par cela même, deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 30 et 31. — (*Voir les art. 29 et 30 du type.*)

Art. 32. — Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles. Elles devront consumer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes les

conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins :

1° Les voitures de première classe seront couvertes, garnies, fermées à glaces, munies de rideaux.

2° Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces, munies de rideaux, et auront des banquettes rembourrées.

3° Celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres, munies, soit de rideaux, soit de persiennes, et auront des banquettes à dossier. Les dossiers et les banquettes devront être inclinés, et les dossiers seront élevés à la hauteur de la tête des voyageurs.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre de places de ce compartiment.

L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes, et, en général, toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

La compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

Art. 33. — Des règlements arrêtés par le préfet, après que la compagnie aura été entendue, et rendus exécutoires après l'approbation du conseil général du département, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que les ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la compagnie.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires non-seulement pour la compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Le préfet déterminera, sur la proposition de la compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, ainsi que la durée du trajet. En ce qui concerne les convois spéciaux des postes, il sera statué par le ministre.

Art. 34. — (*Voir l'art.* 33 *du type.*)

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 35. — La durée de la concession, pour la ligne mentionnée à l'article 1er du présent cahier des charges, sera de 99 ans. Elle commencera à courir à partir de l'expiration du délai d'un an fixé par l'article 2 ci-dessus.

Art. 36. — (*Voir l'art.* 33 *du type.*)

Art. 37. — (*Voir l'art.* 36 *du type.*)

. . . . . .

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, suivant l'article 36 ci-dessus.

Art. 38. — Si la compagnie n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, elle sera déchue de plein droit, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme de 12.500 francs qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 66, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui restera acquise.

Art. 39 à 41. — (*Voir les art.* 38 *à* 40 *du type.*)

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 42. — Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX Totaux.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
(*Voir le type*).	. . . .	. . . .	. . . .
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres, poissons frais, denrées, excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.	0,20	0,16	0,36
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café — Drogues. — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufactures, Armes.	0,09	0,07	0,16
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit de *corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitumes. — Cotons. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bière. — Levure sèche. — Coke. — Fers. — Cuivre. — Plomb et autres metaux ouvrés ou non. — Fontes moulées. . . .	0,08	0,06	0,14
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises.	0,06	0,04	0,10
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers et engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables. . . . — Pour les parcours de zéro à 100 kilometres, sans que la taxe puisse être supérieure à 3 francs. . .	0.05	0,03	0,08
— Pour les parcours de 101 à 300 kilomètres, sans que la taxe puisse être inférieure à 12 francs.	0,03	0,02	0.05
— Pour les parcours de plus de 300 kilomètres.	0,025	0,015	0,04
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.	0.09	0.06	0,15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes.	0,12	0,08	0,20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	1,80	1,20	3.00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2,25	1,50	3,75
Tender de 7 à 10 tonnes.	0,90	0,60	1,50
Tender de plus de 10 tonnes.	1,35	0,90	2,25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra ja-			

SUITE DU TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX total.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
mais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0,15	0,10	0,35
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0.18	0.14	0,32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes. omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide.	0,12	0,08	0.20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.	0,08	0,06	0,14
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.	0,36	0,28	0,64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.	0.18	0,12	0.30
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer pour être transporté par train express. dans une voiture spéciale, sera soumis au tarif de (impôt non compris).	0,60	0.40	1,00

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'Etat.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens ; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

Le perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Cette disposition n'est pas applicable toutefois aux machines et wagons provenant d'affluents qui viendraient se souder aux lignes faisant partie de la présente concession, lesquels ne payeront qu'en raison des distances parcourues. Tout kilomètre entamé sera compté comme s'il avait été entièrement parcouru.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre 0 et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes, entre 10 et 20 kilogrammes comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de 0 à 5 kilogrammes; 2° au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de 0f,40.

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait sur le marché régulateur de Lille à 20 francs et au-dessus, le préfet pourra exiger de la compagnie que le transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, péage compris, ne puisse s'élever au maximum qu'à 0f,07 par tonne et par kilomètre.

Art. 43 à 49. — (*Voir les art. 42 à 48 du type.*)

Art. 50. — (*Voir l'art. 49 du type.*)

. . . . . .

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie. Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le préfet, pour tout expéditeur qui acceptera les délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'administration déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 51 à 53. — (*Voir les art. 50 à 52 du type.*)

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 54. — Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la compagnie

serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié du même tarif, tous ses moyens de transport.

Art. 55. — (*Voir l'art. 54 du type.*)

Art. 56. — Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs ou de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement au moins un compartiment spécial d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité de deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture donnera lieu à l'application de la moitié du prix du tarif.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° La compagnie sera tenue, etc. (*Voir l'art. 55.*)

Art. 57. — La compagnie sera tenue, à toute réquisition, aux frais de l'État, de faire partir par convoi ordinaire les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux frais de l'État ou des départements; leurs formes et dimensions seront déterminées de concert par le ministre de l'intérieur et par le ministre des travaux publics, la compagnie entendue.

Art. 58. — Le Gouvernement se réserve la faculté de faire le long des voies toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé dans les gares des villes ou des localités, qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil électrique, les employés auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou potaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auront lieu aux frais de la compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

La compagnie pourra être autorisée et au besoin requise par le ministre des travaux publics, agissant de concert avec le ministre de l'intérieur, d'établir

à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'organisation, aux frais de la compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'État.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 59 et 60. — (*Voir les art.* 58 *et* 59 *du type.*)

Art. 61. — (*Voir l'art.* 60 *du type.*)

Celle des compagnies qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel.

Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement ou le préfet y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nésessaires.

La compagnie pourra être assujettie, par des décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui est concédé, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de 100 kilomètres, 10 p. 100 du prix perçu par la compagnie ;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède 100 kilomètres, 15 p. 100 ;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède 200 kilomètres, 20 p. 100 ;

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède 300 kilomètres, 25 p. 100.

La compagnie sera tenue, si l'administration le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires des dits chemins.

En cas de difficultés entre les compagnies pour l'application de cette clause, il sera statué par le Gouvernement ou le préfet.

Art. 62 et 63. — (*Voir l'art.* 61 *et* 62 *du type.*)

Art. 64. — Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance ou la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 65. — Le chemin de fer sera placé sous le surveillance de l'administration ; les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, et les frais de contrôle de l'exploitation, seront supportés par la compagnie.

Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque an-

née, à la caisse départementale du trésor public, une somme de 100 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois, cette somme sera réduite à 50 francs par kilomètres pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Dans les dites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée, en exécution de l'article 58 ci-dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la compagnie par les agents de l'État.

Si la compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 66. — Avant la signature du décret qui ratifiera l'acte de concession, la compagnie déposera au trésor public une somme de 12,500 francs en numéraire ou en rentes sur l'État, calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Elle sera rendue à la compagnie par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera rendu qu'après leur entier achèvement. En retour de cet avantage, les parties de lignes construites serviront de garantie au département jusqu'à leur complet achèvement.

Art. 67. — La compagnie devra faire élection de domicile à Lille.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du Nord.

Art. 68. — Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration, au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Nord, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 69. — Les frais de timbre et d'enregistrement seront à la charge de la compagnie.

Arrêté à Lille, le 15 janvier 1875.

(N° 458)

[8 mai 1875.]

Agrandissement de la gare de Saint-Etienne (Loire).

Décret portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'agrandissement de la gare de Saint-Étienne (Loire), conformément au plan dressé par l'ingénieur de la compagnie le 1er avril 1874, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution des dits travaux la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Ces terrains seront incorporés au chemin de fer de Roanne à Lyon, par Saint-Étienne, et feront retour à l'État à l'expiration de la concession.

Les travaux devront être terminés dans un délai de deux ans.

(N° 459)

[17 mai 1875.]

Balisage de la rade de Lorient. — Construction de quatre feux de direction.

Décret portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux ayant pour objet la construction de quatre feux de direction, deux près de Kernevel et de deux au fond de l'anse de Keroman, pour le balisage de nuit de la passe ouest de la rade de Lorient (Morbihan).

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution des dits travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

(N° 460)

[17 mai 1875.]

Agrandissement de la station de Nissan.

Décret portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'agrandissement de la station de Nissan (ligne de Bordeaux à Cette) conformément aux indications du plan dressé par l'ingénieur de la compagnie, le 17 novembre 1874, lequel plan restera annexé au présent décret (Hérault).

2° Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution des

dits travaux, la compagnie est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841. Les dits terrains seront incorporés au chemin de fer de Bordeaux à Cette et feront retour à l'État à l'expiration de la concession.

Les expropriations devront être terminées dans un délai de deux ans.

(N° 461)

[17 mai 1875.]

Ecluse des Fontinettes. — Doublement des sas.

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires pour le doublement des sas de l'écluse des Fontinettes, sur le canal de Neuffossé (Pas-de-Calais), conformément aux dispositions du projet dressé par les ingénieurs et aux avis, en date des 23 avril 1874 et 8 février 1875, du conseil général des ponts et chaussées.

2° Les travaux mentionnés dans l'article qui précède sont déclarés d'utilité publique.

3° La dépense, évaluée à 600.000 francs, sera imputée sur les crédits annuellement inscrits à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics.

(N° 462)

[17 mai 1875.]

Port des Sables-d'Olonne (Vendée). — Etablissement d'une grue fixe.

DÉCRET portant ce qui suit :

Art. 1er. — La compagnie concessionnaire des chemins de fer de la Vendée est autorisée à faire établir, sur le quai est du bassin à flot du port des Sables-d'Olonne (Vendée), une grue fixe de la force de 6.000 kilogrammes.

Art. 2. — Cette grue sera affectée au chargement et au déchargement des bâtiments à voile et à vapeur, et à toutes les opérations du commerce maritime pour lesquelles son emploi sera utile.

Art. 3. — Les fondations de cette grue seront établies sous la surveillance et conformément aux indications des ingénieurs des ponts et chaussées, de manière à ne pas entraver la circulation générale.

La compagnie concessionnaire devra faire exécuter au quai, à ses frais, tel travail confortatif qui pourrait être reconnu nécessaire en cours d'exécution.

Art. 4. — L'établissement de la grue ne pourra, à aucune époque, faire obstacle à la reconstruction et à la réparation des murs de quai au droit de cet appareil. La compagnie concessionnaire sera alors tenue de prendre à ses frais toutes les précautions nécessaires pour les préserver de tout accident.

Ces mesures seront telles qu'elles n'entraveront point les travaux de reconstruction ou de réparation, et, dans aucun cas, l'administration ne sera responsable des avaries souffertes.

Art. 5. — La compagnie concessionnaire payera à l'État, pour location d'emplacement de la grue, une redevance annuelle de 100 francs. Le montant de cette redevance pourra être revisé dans cinq ans, à partir de la notification du présent décret à la compagnie.

Art. 6. — La grue, au repos, devra toujours être arrêtée de telle sorte qu'elle ne gêne point les manœuvres de halage et ne forme pas obstacle aux mouvements des navires.

Ses abords seront tenus constamment propres, aux frais de la compagnie concessionnaire, astreinte aussi, sous sa responsabilité, au bon entretien des apparaux eux-mêmes, de leurs chaînes et autres agrès.

Art. 7. — L'usage de la grue sera livré au public à des conditions égales pour tous, sans préférence ni faveur, et, hors le cas d'urgence, dont le capitaine de port sera juge, dans l'ordre et suivant le rang d'inscription de chacun.

Art. 8. — La grue ne pourra être employée à soulever un poids supérieur à 10.000 kilogrammes.

Toute avarie occasionnée par l'enlèvement de poids supérieurs restera à la charge des personnes qui auront employé la grue.

Art. 9. — Les prix à percevoir par la compagnie, pour le chargement et le déchargement des divers colis au moyen de la grue, sont fixés ainsi qu'il suit :

Loyer, soit pour embarquement, soit pour débarquement, pour toute espèce de marchandises :

De 1 à 10 tonneaux, par tonneau de 1.000 kilogr. . . . 0f,60

(N° 464)

[29 mai 1875.]

Dérivation des eaux du Rançon. — Modification.

DÉCRET portant modification du décret du 18 mars 1874, qui a déclaré d'utilité publique les travaux de dérivation des eaux du Rançon pour les besoins de la ville du Creusot (Saône-et-Loire), et approuvé le traité passé par cette ville avec les sieurs *Schneider* et compagnie pour l'exécution des dits travaux.

(N° 465)

[29 mai 1875.]

Etablissement d'un canal de dérivation.

DÉCRET qui déclare d'utilité publique les travaux relatifs à l'établissement d'un canal à dériver de la Souloise et destiné à l'arrosage d'une partie du territoire de la commune de Pellafol (Isère).

(N° 466)

[29 mai 1875.]

Construction de la route départementale, n° 115 (Loire).

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour la construction, sur le territoire du département de la Loire, de la route classée par le conseil général de ce département sous le n° 115, entre le lieu dit *Chez-Plassard* et la gare de Saint-Victor, par le col de l'Aubertière, suivant la direction indiquée par une ligne rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

Toutefois, les dits travaux devront être exécutés par les soins du service départemental du Rhône, et le département de la Loire contribuera à la dépense pour une somme de 27.000 francs.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 467)

[29 mai 1875.]

Rectification de la route départementale, n° 2, de Lot-et-Garonne.

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale de Lot-et-Garonne, n° 2, dans la traverse de Castillonnès, suivant la direction D, I, J, E, indiquée par des lignes rouges sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 468)

[29 mai 1875.]

Rectification de la route départementale, n° 15, de la Meuse.

DÉCRET portant :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale de la Meuse n° 15, de Bar-le-Duc à Reims, entre Brabant-le-Roi et le département de la Marne, les dits travaux comprenant :

1° L'élargissement, entre Brabant et Nettancourt, de la portion

du chemin de grande communication n° 37 englobée dans le tracé de la nouvelle route départementale, n° 15, conformément aux lignes rouges sur le plan A, en date du 4 janvier 1875;

2° La construction de cette même route entre Nettancourt et l'ancienne route, suivant la direction générale indiquée par le tracé rouge sur le plan B, en date du 4 janvier 1875.

Ces plans resteront annexés au présent décret.

Art. 2. — L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de ces travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Art. 3. — Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 469)

[29 mai 1875.]

Rectification de la route nationale, n° 155, dans les côtes de la Huettière (Ille-et-Vilaine).

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à la rectification de la route nationale, n° 155, d'Orléans à Saint-Malo, dans les côtes de la Huettière (Ille-et-Vilaine), suivant la direction générale figurée en rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

Les travaux de cette entreprise sont déclarés d'utilité publique.

2° La dépense, évaluée à 41.000 francs, sera imputée sur les fonds affectés annuellement aux rectifications des routes nationales par le budget du ministère des travaux publics.

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de la dite rectification, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

4° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 470)

[5 juin 1875.]

Affectation de terrain pour la construction d'un bâtiment (Pas-de-Calais).

DÉCRET qui affecte au département des travaux publics un terrain d'une contenance de 37 ares, 29 centiares, provenant des anciennes fortifications de la place de Montreuil (Pas-de-Calais) et qui est nécessaire à la construction d'un bâtiment devant servir de dépôt pour les outils et instruments appartenant au service des ponts et chaussées.

(N° 471)

[15 juin 1875.]

Rectification de la route départementale du Gard, n° 25.

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale du Gard, n° 25, de Ganges à Meyrueis, entre le rocher de Bouzigues et la borne de 23k,8, suivant la direction générale indiquée par une ligne rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 472)

[15 juin 1875.]

Rectification de la route départementale du Doubs, n° 10.

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale du Doubs, n° 10, de Besançon à Maiche, entre Provenchère et Belleherbe, suivant la direction générale indiquée par une ligne rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 473)

[15 juin 1875.]

Rectification du tracé du chemin de fer de Lagny à Neufmoutiers et à Mortcerf.

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour la rectification du tracé du chemin de fer de Lagny à Neufmoutiers et à Mortcerf, d'une part, entre la station de Lagny et la route nationale, n° 34, d'autre part, entre le passage à niveau de la route départementale, n° 31, près Villeneuve-le-Comte, et le profil n° 6 du lot de Mortcerf, conformément aux plans dressés, le 20 mars 1874, par l'ingénieur de la compagnie concessionnaire, lesquels plans resteront annexés au présent décret.

2° Pour l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution des dits travaux de rectification, la compagnie concessionnaire du chemin de fer de Lagny à Neufmoutiers et à Mortcerf est substi-

tuée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

Les expropriations devront être accomplies dans un délai de deux ans.

(N° 474)

[15 juin 1875.]

Rectification de la route départementale, n° 3, de la Mayenne.

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale de la Mayenne, n° 3, de Mayenne au Mans, aux abords de la gare de Mayenne, suivant la direction générale indiquée par des lignes rouges sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de ces travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 475)

[19 juin 1875.]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Bayonne à Biarritz.

Le Président de la République française,

Vu l'avant-projet présenté pour l'établissement, dans le département des Basses-Pyrénées, d'un chemin de fer d'intérêt local de Bayonne à Biarritz;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 16 octobre 1874;

Vu les procès-verbaux des conférences tenues entre les officiers

du génie militaire et les ingénieurs des ponts et chaussées, et l'adhésion donnée, le 28 septembre 1874, à l'exécution des travaux, par le ministre de la guerre;

Vu la délibération, en date du 18 avril 1874, par laquelle le conseil général du département des Basses-Pyrénées a autorisé la concession du chemin de fer susmentionné.

Vu la convention passée, le 30 janvier 1875, entre le préfet du département et le sieur *Ardoin*, pour la construction et l'exploitation du dit chemin, ainsi que le cahier des charges y annexé;

Vu la délibération, en date du 6 février 1875, de la commission départementale, approuvant le tracé proposé pour le chemin;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 22 mars 1875;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, du 6 avril 1875;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Vu la loi du 10 août 1871, sur les conseils généraux;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Bayonne à Biarritz, passant par les Cinq-Cantons, commune d'Anglet.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution du dit chemin ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans et demi, à partir de la promulgation du présent décret.

Art. 2. — Le département des Basses-Pyrénées est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément aux conditions de la convention passée, le 30 janvier 1875, avec le sieur *Ardoin*, ainsi que du cahier des charges annexé à cette convention.

Des copies certifiées de ces convention et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

Art. 3. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics, de concert avec le ministre de l'intérieur, et après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

Art. 4. — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation, comprenant les dépenses de premier établissement et d'exploitation et les recettes brutes, sera remis, tous les trois mois, au préfet du département, qui l'enverra au ministre des travaux publics pour être inséré au *Journal officiel*.

Art. 5. — Le ministre des travaux publics et le vice-président du Conseil, ministre de l'intérieur, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

CONVENTION.

L'an 1875, le 30 janvier,

Entre le préfet des Basses-Pyrénées, agissant en vertu de la décision du conseil général du département du 18 avril 1874 et de la loi du 12 juillet 1865, et sous réserve de déclaration d'utilité publique et d'autorisation d'exécution par décret du Président de la République,

D'une part,

Et M. *Martin-Étienne Ardoin*, officier en retraite, propriétaire, demeurant à Biarritz, et agissant en son nom personnel,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er.— Le préfet du département des Basses-Pyrénées concède à M. *Martin-Étienne Ardoin*, qui l'accepte, un chemin de fer d'intérêt local de Bayonne à Biarritz, par Anglet, partant des allées de Paulmy à Bayonne, passant par les Cinq-Cantons d'Anglet, avec une station aux dits Cinq-Cantons et aboutissant à l'entrée de Biarritz, et ce aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé, dressé à la date du 15 septembre dernier.

Art. 2.— De son côté, M. *Ardoin* s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls tous les travaux du dit chemin de fer, en se conformant, pour la construction et l'exploitation, aux clauses et conditions du cahier des charges susmentionné.

Fait double à Pau, les jour, mois et an que dessus.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer d'intérêt local de Bayonne à Biarritz, qui fait l'objet de la présente concession, partira des allées de Paulmy, à Bayonne, passera par les Cinq-Cantons, commune d'Anglet, et aboutira à l'entrée de Biarritz.

Le concessionnaire se réserve le droit de raccorder ce chemin de fer à celui du Midi, à la Négresse, aux conditions stipulées par le présent cahier des charges.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans un délai de deux mois au plus, à partir de l'approbation des plans définitifs; ils seront terminés dans le délai de deux ans et demi au plus, à partir de la même date.

Art. 3.—Le concessionnaire soumettra à l'approbation du préfet le tracé et le profil du chemin, ainsi que l'emplacement, l'étendue et les dispositions principales des gares et stations, et ce dans le délai de six mois, à partir du décret déclaratif d'utilité publique.

Aucun cours d'eau navigable ou non navigable, aucun chemin public appartenant soit à la grande ou petite voirie, ne pourra être modifié ou détourné sans l'autorisation de l'autorité compétente.

Les ouvrages à construire à la rencontre du chemin de fer et des dits cours d'eau ou chemins ne pourront être entrepris qu'après qu'il aura été reconnu par l'administration que les dispositions projetées sont de nature à assurer le libre écoulement des eaux ou à maintenir une circulation facile sur les voies traversées par le chemin de fer.

Art. 4. — Le concessionnaire pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais du département.

Art. 5. — Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production du projet d'ensemble en double expédition, comprenant:

1° Un plan général à l'échelle de 1 dix-millième;

2° Un profil en long à l'échelle de 5 millièmes pour les longueurs et de 1 millième pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour plan de comparaison. Au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir:

Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine;

(*) Ce cahier des charges est identique avec celui du chemin de fer d'intérêt local d'Orléans à la limite du département d'Eure-et-Loir (*Annales* 1872, p. 34, *cahier de mars*), sauf pour les articles qui sont insérés ici.

La longueur et l'inclinaison de chaque pente et rampe ;

La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières ;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil-type de la voie ;

4° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par le chemin de fer, des passages soit à niveau, soit en dessus, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long ; le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

Art. 6. — Les terrains seront acquis, les terrassements et les ouvrages d'art seront exécutés et les rails posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1m,44 à 1m,45.

Néanmoins, le concessionnaire se réserve la faculté de réduire cette largeur à 1 mètre au minimum. La largeur définitive sera fixée par l'administration, sur la proposition du concessionnaire ; mais ce dernier sera tenu d'établir le profil en travers de la plate-forme et des ouvrages d'art de façon à pouvoir y établir une voie ayant 1m,44 d'écartement entre les rails, avec un accotement extérieur de 0m,75 de chaque côté.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 0m,75 au moins.

On ménagera au pied de chaque talus du ballast, lorsque le chemin sera en remblai, une banquette de 0m,50 de largeur.

Le concessionnaire établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'asséchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 300 mètres pour la voie de 1m,44, et, pour la voie étroite, à un rayon fixé par l'administration, sur la demande du concessionnaire. Une partie droite de 40 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à 0m,25 par mètre.

Une partie horizontale de 100 mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer d'intérêt local de Bayonne à Biarritz, qui fait l'objet de la présente concession, partira des allées de Paulmy, à Bayonne, passera par les Cinq-Cantons, commune d'Anglet, et aboutira à l'entrée de Biarritz.

Le concessionnaire se réserve le droit de raccorder ce chemin de fer à celui du Midi, à la Négresse, aux conditions stipulées par le présent cahier des charges.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans un délai de deux mois au plus, à partir de l'approbation des plans définitifs; ils seront terminés dans le délai de deux ans et demi au plus, à partir de la même date.

Art. 3.—Le concessionnaire soumettra à l'approbation du préfet le tracé et le profil du chemin, ainsi que l'emplacement, l'étendue et les dispositions principales des gares et stations, et ce dans le délai de six mois, à partir du décret déclaratif d'utilité publique.

Aucun cours d'eau navigable ou non navigable, aucun chemin public appartenant soit à la grande ou petite voirie, ne pourra être modifié ou détourné sans l'autorisation de l'autorité compétente.

Les ouvrages à construire à la rencontre du chemin de fer et des dits cours d'eau ou chemins ne pourront être entrepris qu'après qu'il aura été reconnu par l'administration que les dispositions projetées sont de nature à assurer le libre écoulement des eaux ou à maintenir une circulation facile sur les voies traversées par le chemin de fer.

Art. 4. — Le concessionnaire pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais du département.

Art. 5. — Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production du projet d'ensemble en double expédition, comprenant:

1° Un plan général à l'échelle de 1 dix-millième;

2° Un profil en long à l'échelle de 5 millièmes pour les longueurs et de 1 millième pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour plan de comparaison. Au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir:

Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine;

(*) Ce cahier des charges est identique avec celui du chemin de fer d'intérêt local d'Orléans à la limite du département d'Eure-et-Loir (*Annales* 1872, p. 34, *cahier de mars*), sauf pour les articles qui sont insérés ici.

La longueur et l'inclinaison de chaque pente et rampe ;

La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières ;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil-type de la voie ;

4° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par le chemin de fer, des passages soit à niveau, soit en dessus, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long ; le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

Art. 6. — Les terrains seront acquis, les terrassements et les ouvrages d'art seront exécutés et les rails posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1m,44 à 1m,45.

Néanmoins, le concessionnaire se réserve la faculté de réduire cette largeur à 1 mètre au minimum. La largeur définitive sera fixée par l'administration, sur la proposition du concessionnaire ; mais ce dernier sera tenu d'établir le profil en travers de la plate-forme et des ouvrages d'art de façon à pouvoir y établir une voie ayant 1m,44 d'écartement entre les rails, avec un accotement extérieur de 0m,75 de chaque côté.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 0m,75 au moins.

On ménagera au pied de chaque talus du ballast, lorsque le chemin sera en remblai, une banquette de 0m,50 de largeur.

Le concessionnaire établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'asséchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 300 mètres pour la voie de 1m,44, et, pour la voie étroite, à un rayon fixé par l'administration, sur la demande du concessionnaire. Une partie droite de 40 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à 0m,25 par mètre.

Une partie horizontale de 100 mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées qu'avec l'approbation préalable de l'administration.

Art. 9. — Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, le concessionnaire entendu.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'administration le projet des dites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de 1 cinq-centième, indiquant les dispositions principales ;

2° D'un mémoire descriptif et justificatif.

De simples haltes ou arrêts pourront être établis aux points où cela paraîtra utile, sur l'autorisation préfectorale seulement.

Art. 10. — La compagnie sera tenue de rétablir toutes les communications interrompues par le chemin de fer, suivant les dispositions qui seront approuvées par l'administration.

Art. 11 et 12. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 13. — Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle moindre de 45 degrés.

Les passages à niveau les plus fréquentés seront munis de barrières, toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

Art. 14 à 16. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 17. — A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais du concessionnaire, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des rivières flottables et navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs désignés, à l'effet de constater si

les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

Art. 18. — (*Voir le même article du type.*)

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité. Les rails pourront être en acier.

Le poids des rails sera de 20 kilogrammes au minimum.

Ces rails seront posés sur traverses en chêne ou en hêtre, ou en pin injecté, espacées entre elles de 1 mètre d'axe en axe.

Le ballast aura au moins 0m,25 de hauteur.

Art. 20. — Le préfet pourra dispenser les concessionnaires, sur leur proposition, de poser des clôtures sur tout ou partie du chemin.

Art. 21. — Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par le concessionnaire.

Des bureaux d'attente et de contrôle pourront être autorisés sur la voie publique, sur le vu des plans détaillés présentés au préfet.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains, pour chômage et pour tous dommages quelconques résultant des travaux, seront supportées et payées par le concessionnaire.

Art. 22. — L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc., et elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

Dans les limites de la zone frontière et dans les rayons des servitudes des enceintes fortifiées, la compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

Art. 23 à 25. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 28. — Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la compagnie fera faire, à frais communs avec le département, un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera également dresser à frais communs avec le département, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, le dit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous les dits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage et du plan cadastral sera dressée à frais communs avec le département et déposée dans les archives de la préfecture.

Les terrains acquis par le concessionnaire, postérieurement au bornage gé-

néral, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui, par cela même, deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires, et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 29 et 30. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 31. — Le concessionnaire sera autorisé à employer soit des machines locomotives-tenders, soit des machines locomotives avec tenders séparés. Ces machines seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront satisfaire à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer; elles seront suspendues sur ressorts, garnies de banquettes et munies de rideaux.

Il y en aura de trois classes au moins :

1° Les voitures de première classe seront couvertes, garnies, fermées à glaces.

2° Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à vitres, et auront des banquettes rembourrées.

3° Celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres et auront des banquettes à dossier. Les dossiers et les banquettes devront être inclinés; les dossiers seront élevés à la hauteur de la tête des voyageurs.

Le concessionnaire est autorisé à établir pour le service d'été des voitures découvertes sur un modèle qui devra, au préalable, être accepté par l'administration départementale; il est autorisé, en outre, à établir des impériales couvertes et découvertes, des voitures à circulation longitudinale semblables à celles usitées en Suisse, en Amérique, et des voitures-salons.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

Le préfet pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé aux femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes et, en général, toute les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

La compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines, locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

Art. 32. — Des règlements arrêtés par le préfet, après que la compagnie

aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ses règlements seront à la charge du concessionnaire. La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation du préfet les règlements relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires non-seulement pour la compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Le préfet déterminera, sur la proposition de la société, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, ainsi que la durée du trajet et le nombre de trains qui devront être établis pour le service journalier de la ligne, selon le service d'été ou d'hiver.

Art. 33. — Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer et ses dépendances, l'entretien du matériel et le service d'exploitation, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Outre la surveillance ordinaire, l'administration déléguera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

Toutefois, les mesures de contrôle et de surveillance seront adoucies autant que possible, de manière à faire jouir l'exploitation de toutes les libertés et facilités compatibles avec la sécurité publique.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 34. — La durée de la concession, pour la ligne mentionnée à l'article 1er du présent cahier des charges, sera de quatre-vingt-dix-neuf ans, et commencera à courir à dater du délai fixé pour l'achèvement des travaux par l'article 2 du dit cahier des charges.

Art. 35. — (*Voir l'article correspondant du type.*)

Art. 36. — A toute époque après l'expiration des quinze premières années de la concession, le département aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le prix net moyen des cinq autres années. Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession. Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie concessionnaire recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 35 ci-dessus.

Art. 37. — Si la compagnie n'a pas commencé les travaux ou présenté les projets dans les délais fixés par l'article 2, elle sera déchue de plein droit, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

La partie du cautionnement qui aura été versée restera acquise au département.

Art. 38 à 40. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 41. — Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
(*Voir le type*).	. . . .	. . . .	. . . .
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
(*Voir le type*).	. . . .	. . . .	. . . .
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.	0,15	0.10	0,25
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes.	0,20	0.10	0,30
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2,25	1.50	3,75
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	3,00	1,50	4,50
Tender de 7 à 10 tonnes.	1,35	0.90	2.25
Tender de plus de 10 tonnes.	2,00	1,00	3,00
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0,18	0.14	0,32
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0,25	0,15	0,40
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide.	0,20	0,10	0,30
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.	0,10	0,08	0,18
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.	0,50	0,30	0,80
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.	0,18	0,12	0,30

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande et petite vitesse ne comprendront pas l'impôt dû à l'État, ni les frais accessoires d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins de chemin de fer.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aurait droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La compagnie aura la faculté de faire délivrer des billets de voyageurs par les conducteurs de train en mouvement, sous la réserve d'appliquer le mode de contrôle qui lui paraîtra le plus avantageux.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres. Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes. Les fractions du poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes. Ainsi tout poids compris entre zéro et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants des bagages et des marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de zéro à 5 kilogrammes; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes; 3° au dessus de 10 kilogrammes par fractions indivisibles de 10 kilogrammes, etc.

Quelle que soit la distance parcourue. le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de 0f,40.

Art. 42. — A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux de chemin de fer.

Dans chaque train, la compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux de luxe agréés par l'administration, tels que coupés-salons, fumoirs, estaminets, plates-formes, dont le tarif sera plus élevé.

La compagnie s'engage, en dehors des places spéciales, à délivrer au public le nombre de billets de toutes classes qui sera demandé.

Art. 43 à 52. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 53. — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Une place de deuxième classe sera concédée, à titre gratuit, aux facteurs de la poste aux lettres dans les trains propres à l'exécution de leur service.

Art. 54. — La compagnie sera tenue d'établir, à ses frais, les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 55 à 61. — (*Voir les art.* 58 *à* 63 *du type.*)

Art. 62. — Dans les dix jours qui suivront la sortie du décret d'utilité publique, la compagnie déposera dans une caisse publique désignée par le préfet une somme de 10.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État, ou en bons du trésor ou autres effets publics, ou valeurs acceptées par le préfet, avec transfert, au profit du département, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme, qui formera le cautionnement de l'entreprise, peut être remplacée par une inscription hypothécaire, au choix de la compagnie.

Le cautionnement sera restitué à la compagnie au fur et à mesure de l'exécution des travaux, sous la condition de justifier, en acquisitions de terrains, travaux et approvisionnements de la voie, d'une dépense double de la somme réclamée.

Art. 63. — La compagnie devra faire élection de domicile à Bayonne.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la sous-préfecture de Bayonne.

Art. 64. — Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département des Basses-Pyrénées, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 65. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention y annexée seront à la charge du concessionnaire.

Arrêté à Pau, le 15 septembre 1874.

(N° 476)

[30 juin 1875.]

Agrandissement de la station d'Ychoux.

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'agrandissement de la station d'Ychoux (ligne de Bordeaux à Bayonne), conformément aux indications du plan dressé, à la date

des 18-21 décembre 1874, par l'ingénieur en chef de la compagnie, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution de ces travaux, la compagnie des chemins de fer du Midi est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

Les dits terrains seront incorporés au chemin de fer de Bordeaux à Bayonne et feront retour à l'État à l'expiration de la concession.

L'expropriation de ces terrains devra être terminée dans un délai de deux ans, à partir de la promulgation.

(N° 477)

[6 juillet 1875.]

Rectification des routes nationales, n° 164, d'Angers à Brest, et n° 169, de Lorient à Roscoff.

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à la rectification des routes nationales, n° 164, d'Angers à Brest, entre Carhaix et la Maison-de-Terre, et n° 169, de Lorient à Roscoff, entre Carhaix et Morlaix, suivant les directions générales figurées en rouge sur le plan visé par l'ingénieur en chef du Finistère, le 6 septembre 1860, et qui est annexé au décret du 31 octobre 1860. La dite rectification est déclarée d'utilité publique.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette rectification, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 478)

[15 juillet 1875.]

Construction d'un débarcadère et d'un mur de quai sur l'Aff (Morbihan).

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Les travaux projetés pour la construction d'un débarcadère et d'un mur de quai sur l'Aff, à la Gacily (Morbihan), conformément au plan qui restera annexé au présent décret, sont déclarés d'utilité publique.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des dits travaux, en se conformant aux dispositions de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

(N° 479)

[15 juillet 1875.]

Construction d'un phare (Finistère).

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux projetés pour la construction d'un phare à la pointe sud-est de l'île aux Moutons, commune de Fouesnant (Finistère).

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à la construction du phare dont il s'agit, de ses dépendances et du chemin à établir pour y accéder, en se conformant aux dispositions de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

(N° 480)

[15 juillet 1875.]

Affectation de terrain (Pas-de-Calais).

DÉCRET qui affecte à l'établissement du chemin de fer d'Arras à

Étaples diverses parcelles de terrains appartenant à l'État et dépendant des fortifications déclassées de la ville de Montreuil (Pas-de-Calais).

(N° 481)

[24 juillet 1875.]

Agrandissement de la station de Marcorignan (Aude).

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'agrandissement de la station de Marcorignan, ligne de Bordeaux à Cette (Aude), conformément aux indications du plan dressé par l'ingénieur de la compagnie, le 30 novembre 1874, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution des dits travaux, la compagnie est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

Les dits terrains seront incorporés aux chemins de fer de Bordeaux à Cette et feront retour à l'État à l'expiration de la concession.

Les expropriations devront être terminées dans un délai de deux ans.

(N° 482)

[24 juillet 1875.]

Rectification de la route départementale, n° 16, des Basses-Pyrénées.

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale des Basses-Pyrénées, n° 16, d'Orthez à Diusse, dans la traverse d'Orthez, suivant la direction générale figurée par les lignes rouges sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi

du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 483)

[24 juillet 1875.]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Gorcy (Meurthe-et-Moselle) à la frontière de Belgique, près de Signeulæ.

Le Président de la République française,

Vu la demande présentée par le sieur *Labbé*, maître de forges à Gorcy (Meurthe-et-Moselle), pour la concession d'un chemin de fer de Gorcy à la frontière de Belgique; ensemble les pièces relatives à l'avant-projet de ce chemin;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique ouverte sur cet avant-projet dans le département de Meurthe-et-Moselle, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 9 décembre 1874;

Vu le procès-verbal de la conférence tenue, le 10 septembre 1874, entre les officiers du génie et les ingénieurs des ponts et chaussées, et la lettre, en date du 21 novembre suivant, par laquelle le ministre de la guerre a donné son adhésion à l'exécution du chemin;

Vu la lettre du préfet de Meurthe-et-Moselle, du 7 avril 1875, et le rapport des ingénieurs de ce département, en date du 19 mars précédent;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 29 avril 1875;

Vu la lettre, en date du 14 juin 1875, par laquelle le sieur *Labbé* demande que le chemin de fer dont il s'agit ne soit, quant à présent, affecté qu'à un service public de marchandises;

Vu le cahier des charges arrêté, le 24 juillet 1875, par le ministre des travaux publics;

Vu le certificat constatant le versement, à la caisse des dépôts et consignations, d'une somme de 11.000 francs à titre de cautionnement;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu l'article 8 de la loi du 12 juillet 1865;

Vu la loi du 27 juillet 1870, sur l'exécution des grands travaux publics;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Gorcy (Meurthe-et-Moselle) à la frontière de Belgique, près de Signeulx.

Art. 2. — Le sieur *Labbé*, maître de forges à Gorcy (Meurthe-et-Moselle) est autorisé à établir, à ses frais, risques et périls, le chemin de fer mentionné à l'article 1er ci-dessus aux clauses et conditions du cahier des charges arrêté le 24 juillet 1875.

Ce cahier des charges restera annexé au présent décret.

Art. 3. — Le chemin de fer concédé sera, quant à présent, affecté aux transports des produits des forges du sieur *Labbé* et à un service public de marchandises.

Toutefois, le Gouvernement se réserve la faculté d'exiger ultérieurement, et dès que la nécessité en sera reconnue après enquête, l'établissement d'un service public de voyageurs, et, dans ce cas, les dispositions des titres IV et V du cahier des charges susvisés qui concernent le service des voyageurs recevront leur application.

Art. 4. — Les expropriations des terrains nécessaires pour l'exécution des travaux devront être accomplies dans un délai de dix-huit mois, à partir de la promulgation du présent décret.

Art. 5. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer de Gorcy à la frontière belge partira des forges de Gorcy, suivra le vallon de Cussigny et aboutira à la frontière près

(*) Ce cahier des charges est identique avec celui du chemin de fer d'intérêt local d'Orléans, à la limite du département d'Eure-et-Loir (*Ann.* 1872 p. 34, *cahier de mars*), sauf pour les articles qui sont insérés ici.

de Signeulx, en un point qui sera déterminé par les deux Gouvernements de Belgique et de France, à la suite d'une conférence internationale.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans un délai d'un an, et terminés dans un délai de trois ans, à partir de la date du décret de concession.

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation de l'administration supérieure; à cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du ministre, qui prescrira, s'il y a lieu, d'y introduire telles modifications que de droit; l'une de ces expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du ministre; l'autre demeurera entre les mains de l'administration.

Avant comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'administration supérieure.

Art. 4.— La compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais de l'État.

Art. 5. — (*Voir le même article du type.*)

Art. 6. — Les terrains seront acquis, les ouvrages d'art seront exécutés pour une voie, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de $1^m,44$ à $1^m,45$.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 1 mètre au moins.

On ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de $0^m,50$ de largeur.

La compagnie établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'asséchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par l'administration, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la compagnie.

Art. 8. — Les alignements seront accordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 350 mètres. Une partie droite de 100 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à 15 millimètres par mètre.

Une partie horizontale de 100 mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration supérieure.

Art. 9. — Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'administration le projet des dites gares, lequel se composera:

1° D'un plan à l'échelle de 1 cinq-centième, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de 0m,01 par mètre;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Art. 10. — A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes nationales ou départementales, devra passer, soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements à niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

Art. 11. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route nationale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour un chemin vicinal de grande communication, et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef, à partir du sol de la route, sera de 5 mètres au moins. Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous poutre sera de 4m,30 au moins.

La largeur entre les parapets sera au moins de 8 mètres; la hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 0m,80.

Sur les lignes et sections pour lesquelles la compagnie est autorisée à n'exécuter les ouvrages d'art que pour une seule voie, la largeur des viaducs entre les parapets sera de 4m,50 au moins.

Art. 12. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route nationale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour un chemin vicinal de grande communication, et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 8 mètres, et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie, pour le passage des trains, ne sera pas inférieure à 4m,80 au moins.

Sur les lignes ou sections pour lesquelles la compagnie est autorisée à n'exécuter les ouvrages d'art que pour une seule voie, l'ouverture entre les culées sera de 4m,50.

Art. 13. — Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle moindre de 45 degrés.

Chaque passage à niveau sera muni de barrières; il y sera, en outre, établi une maison de garde, toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

La compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration les projets-types de ces barrières.

Art. 14. — (*Voir le même article du type.*)

Art. 15. — La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins 8 mètres de largeur entre les parapets, sur les chemins à deux voies, et 4m,50 sur les chemins à une voie. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à 0m,80.

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

Dans tous les cas où l'administration le jugera utile, il pourra être accolé aux ponts établis par la compagnie pour le service du chemin de fer une voie charretière ou une passerelle pour piétons. L'excédant de dépense qui en résultera sera supporté par l'État, le département ou les communes intéressées, après évaluation contradictoire des ingénieurs de l'État et de la compagnie.

Art. 16. — A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

Art. 17. — (*Voir l'art. 18 du type.*)

Art. 18. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Le poids des rails sera de 35 kilogrammes par mètre courant.

Art. 19. — Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies, ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 20 et 21. — (*Voir les art. 21 et 22 du type.*)

Art. 22. — Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon des servitudes des enceintes fortifiées, la compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

Art. 23. — Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie.

Art. 24 et 25. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 26. — Les travaux seront exécutés sous le contrôle et la surveillance de l'administration.

Les travaux devront être adjugés par lots et sur série de prix, soit avec publicité et concurrence, soit sur soumissions cachetées, entre entrepreneurs agréés à l'avance. Toutefois, si le conseil d'administration juge convenable, pour une entreprise ou une fourniture déterminée, de procéder par voie de régie ou de traité direct, il devra, préalablement à toute exécution, obtenir de l'assemblée générale des actionnaires l'approbation, soit de la régie, soit du traité.

Tout marché à forfait, avec ou sans série de prix, passé avec un même entrepreneur, soit pour l'exécution des terrassements et ouvrages d'art, soit pour l'ensemble du chemin de fer, soit pour la construction d'une ou plusieurs sections de ce chemin, est, dans tous les cas, formellement interdit.

Le contrôle et la surveillance de l'administration auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et spécialement par le présent article, et de celles qui résulteront des projets approuvés.

Art. 27. — (*Voir le même article du type.*)

Art. 28. — Après l'achèvement total des travaux et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, le dit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous les dits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas, sera dressée aux frais de la compagnie et déposée dans les archives du ministère.

Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui, par cela même, deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 29 et 30. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 31. — Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront consumer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins :

1° Les voitures de première classe seront couvertes, garnies, fermées à glaces, munies de rideaux.

2° Celles de deuxième classe seront couvertes, garnies, fermées à glaces, munies de rideaux, et auront des banquettes rembourrées.

3° Celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres, munies soit de rideaux, soit de persiennes, et auront des banquettes à dossier. Les dossiers et les banquettes devront être inclinés, et les dossiers seront élevés à la hauteur de la tête des voyageurs.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes, et, en général, toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

La compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes, composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

Art. 32 et 33. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 34. — La durée de la concession, pour la ligne mentionnée à l'article 1er du présent cahier des charges, commencera à courir à partir de la date du décret qui approuve la présente concession. Elle aura une durée égale au temps restant à courir sur la concession de la compagnie des chemins de fer de l'Est, et prendra fin le 31 décembre 1954.

Art. 35. — (*Voir l'article correspondant du type.*)

Art. 36. — A toute époque après l'expiration des quinze premières années de la concession, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, suivant l'article 36 ci-dessus.

Dans tous les cas où il serait fait concession à la compagnie de nouvelles lignes de chemins de fer, si le Gouvernement use du droit qui lui est réservé par le présent article de racheter la concession entière, la compagnie pourra demander que les lignes dont la concession remonte à moins de quinze ans soient évaluées, non d'après leurs produits nets, mais d'après leur prix réel de premier établissement.

Art. 37. — Si la compagnie n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, elle sera déchue de plein droit, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme de 11.000 francs qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 68, à titre de cautionnement, deviendra la propriété de l'État et restera acquise au trésor public.

Art. 38 à 40. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

TITRE IV (*).

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 41. — Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

(*) Voir les articles 53 et 58

TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs. . Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe).	0,067	0,033	0,10
Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2e classe). . . .	0,050	0,025	0,075
Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe).	0,037	0,018	0,055
Enfants. . . Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.			
De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.			
Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs. . . . . (Sans que la perception puisse être inférieure à 0,30).	0,010	0,005	0,015
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.	0,07	0,03	0,10
Veaux et porcs, ...	0,025	0,015	0,04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.	0,01	0,01	0,02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédants de bagages et marchandises de toutes classes transportées à la vitesse des trains de voyageurs.	0,20	0,16	0,36
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraiche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.	0,09	0,07	0,16
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbons de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigre. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivre. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.	0,08	0,06	0,14
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argile. — Briques. — Ardoises.	0,06	0,04	0,10

SUITE DU TATIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX total.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendre. — Fumiers. — Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables. . . . . Pour le parcours de 0 à 100 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 5 francs. . .	0,05	0,03	0,08
Pour le parcours de 101 à 300 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 12 fr.	0,03	0,02	0,05
Pour le parcours de plus de 300 kilomètres.	0,025	0.015	0,04
3e PAR PIÈCE ET PAR KILOMÈTRE.			
Voitures et matériel roulant transportés à petite vitesse.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.	0,09	0.06	0.15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes.	0,12	0.08	0,20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	1,80	1,20	3,00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2,25	1.50	3,75
Tender de 7 à 10 tonnes.	0,90	0,60	1,50
Tender de plus de 10 tonnes.	1,35	0,90	2,25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0,15	0,10	0,25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0,18	0,14	0,32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide.	0,12	0,08	0,20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.	0,08	0,06	0,14
4e SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.	0,36	0,28	0,64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.	0,18	0,12	0,30
Et, pour les trains express, dans une voiture spéciale, au prix de.	0,60	0,40	1,00

Les prix déterminés ci-dessus, etc. — (*Voir le type.*)

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de 0f,40.

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait sur le marché régulateur de Paris à 20 francs ou au-dessus, le Gouvernement pourra exiger de la compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farine et légumes farineux, péage compris, ne puisse s'élever au maximum qu'à 0f,07 par tonne et par kilomètre.

Art. 42 à 46. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 47. — Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation de l'administration supérieure, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et la compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 48 à 52. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 53. — Les dispositions du présent titre ne seront appliquées, en ce qui concerne le transport des voyageurs, que dans le cas où le Gouvernement aurait exigé de la compagnie, conformément au paragraphe 2 de l'article 3 du décret de concession, l'établissement d'un service public de voyageurs.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 54. — Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel mili-

taire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

Art. 55. — (*Voir l'art. 54 du type.*)

Art. 56. — Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver, gratuitement, deux compartiments spéciaux d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité des deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

Art. 57. — (*Voir le même article du type.*)

. . . . . .

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit, et il devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auront lieu aux frais de la compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

La compagnie pourra être autorisée et au besoin requise, par le ministre des travaux publics, agissant de concert avec le ministre de l'intérieur, d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'organisation, aux frais de la compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'État.

Art. 58. — Les dispositions des articles 54, 55, 56 et 57 ne seront appliquées que dans le cas où le Gouvernement exigerait de la compagnie, conformément

au paragraphe 2 de l'article 3 du décret de concession, l'établissement d'un service public de voyageurs.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 59 et 60. — (*Voir les art. 58 et 59 du type.*)

Art. 61. — Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard des dits embranchements et prolongements.

Dans ce cas, les dites compagnies ne payeront le prix du péage que pour le nombre de kilomètres réellement parcourus, un kilomètre entamé étant d'ailleurs considéré comme parcouru.

Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne qui fait l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans le cas où la compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Dans le cas où le service des chemins de fer d'embranchement devrait être établi dans les gares de la compagnie, la redevance à payer à la dite compagnie sera réglée d'un commun accord entre les deux compagnies intéressées, et, en cas de dissentiment, par voie d'arbitrage.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun des dites gares, il sera statué par le ministre, les deux compagnies entendues.

Celle des compagnies qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieure-

ment rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui lui est concédé, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de 100 kilomètres, 10 p. 100 du prix perçu par la compagnie;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède 100 kilomètres, 15 p. 100;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède 200 kilomètres, 20 p. 100;

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède 300 kilomètres, 25 p. 100.

La compagnie sera tenue, si l'administration le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires des dits chemins.

En cas de difficulté entre les compagnies pour l'application de cette clause, il sera statué par le Gouvernement.

Art. 62 et 63. — (*Voir les art.* 61 *et* 62 *du type.*)

Art. 64. — Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 65. — Un règlement d'administration publique désignera, la compagnie entendue, les emplois dont la moitié devra être réservée aux anciens militaires de l'armée de terre et de mer libérés du service.

Art. 66. — Il sera institué près de la compagnie un ou plusieurs inspecteurs ou commissaires spécialement chargés de surveiller les opérations de la compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'État.

Art. 67. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par la compagnie. Ces frais comprendront le traitement des inspecteurs ou commissaires dont il a été question dans l'article précédent.

Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année, à la caisse centrale du trésor public, une somme de 120 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois, cette somme sera réduite à 50 francs par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Dans les dites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée, en exécution de l'article 57 ci-dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la compagnie par les agents de l'État.

Si la compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 68. — Avant la signature du décret qui ratifiera l'acte de concession, le concessionnaire déposera au trésor public une somme de 11.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Elle sera rendue à la compagnie par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

Art. 69. — La compagnie devra faire élection de domicile à Nancy.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressés sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de Meurthe-et-Moselle.

Art. 70. — Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au Conseil d'État.

Arrêté à Versailles, le 24 juillet 1875.

(N° 484)

[10 août 1875.]

Décret qui approuve des travaux à exécuter et des dépenses à faire sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE SAINT-GERMAIN-DES-FOSSÉS A BRIOUDE.

	francs.
Projet d'établissement d'une deuxième voie entre Clermont-Ferrand et Issoire, présenté le 13 mars 1875, avec un détail estimatif montant à.	1.760.000
Projet d'établissement de deux plaques tournantes et d'allongement de deux voies à la gare de Clermont-Ferrand, présenté le 10 mars 1875, avec un détail estimatif montant à.	13.500

LIGNE DE SAINT-ÉTIENNE AU PUY.

Projet d'agrandissement de la gare de Clapier, présenté le 16 janvier 1875, avec un détail estimatif montant à.	21.616
Projet de pose d'une jonction entre les voies principales de la gare de Bellevue, présenté le 30 janvier 1875, avec un détail estimatif montant à.	4.928
A reporter.	1.800.044

	francs.
Report.	1.800.644

LIGNE D'AVIGNON A MARSEILLE.

Projet d'agrandissement des ateliers de la gare d'Arles, présenté le 15 septembre 1873, avec un détail estimatif réglé, pour la part afférente au nouveau réseau, à.	20.000
Ensemble.	1.820.644

La dépense des travaux dont il s'agit, montant à la somme de 1.820.644 francs, sera imputée sur les 7 millions énoncés à l'article 9 de la convention susmentionnée comme maximum des dépenses complémentaires à autoriser, dans un délai de dix ans, sur le nouveau réseau de la compagnie.

(N° 485)

[17 août 1875.]

Etablissement d'un canal d'irrigation.

DÉCRET qui déclare d'utilité publique l'établissement du canal d'irrigation du Bourg à Digne (Basses-Alpes), avec ses dépendances, et autorise l'association instituée par arrêté du préfet du 8 octobre 1866 à jouir du bénéfice de la loi du 21 juin 1865, pour l'expropriation des terrains nécessaires à l'assiette des travaux.

(N° 486)

[17 août 1875.]

Décret qui déclare le chenal de Saint-Bonnet navigable entre son embouchure dans la Gironde et le pont éclusé servant aux chasses.

Le Président de la République française,

Vu les lettres constatant l'offre faite par la famille *Duchâtel* de céder gratuitement à l'État le chenal de Saint-Bonnet, notamment la lettre du comte *Duchâtel*, en date du 1er août 1873;

Vu le projet dressé par les ingénieurs pour le classement du chenal en question dans les dépendances du domaine public;

Vu les pièces de l'enquête ouverte dans les communes intéressées;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 22 avril 1829;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er — Le chenal de Saint-Bonnet est déclaré navigable entre son embouchure dans la Gironde et le pont éclusé servant aux chasses.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 487)

[17 août 1875.]

Etablissement d'ateliers de réparations (Nord).

DÉCRET portant :

1° Est déclaré d'utilité publique l'occupation des terrains nécessaires à l'établissement le long de la ligne de Lille à la frontière belge, vers Tournay, sur le territoire des communes de Lille-Fives et d'Hellemmes (Nord), d'ateliers de réparations reliés à la gare de Fives, les dits terrains désignés par une teinte rose sur le plan produit par la compagnie du Nord, lequel devra être annexé au présent décret.

2° Pour l'acquisition des terrains mentionnés à l'article précédent, la compagnie du Nord est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841. Les expropriations devront être accomplies dans un délai de deux années, à partir de la promulgation du présent décret.

3° Les terrains occupés seront incorporés à la concession du chemin de fer du Nord et feront, en conséquence, retour à l'État à l'expiration de la dite concession, comme le chemin de fer lui-même.

(N° 488)

[17 août 1875.]

Rectification de la route nationale, n° 66, de Bar-le-Duc à Bâle.

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à la rectification de la route nationale, n° 66,

de Bar-le-Duc à Bâle, dans les côtes de la Roche et de Saulx (Vosges), suivant les directions générales figurées en rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret. Les travaux de cette entreprise sont déclarés d'utilité publique.

2° La dépense, évaluée à 47.000 francs, sera imputée sur les fonds affectés annuellement aux rectifications des routes nationales par le budget du ministère des travaux publics.

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de la dite rectification, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

4° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 489)

[17 août 1875.]

Rectification de la route départementale, n° 5, de l'Ardèche.

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale de l'Ardèche, n° 5, de la Croizière-d'Uzer au Monastier, entre la Croix-de-Milet et Jaujac, suivant la direction générale indiquée par une ligne rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de ces travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir de jour de sa promulgation.

(N° 490)

[17 août 1875.]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement, à titre d'intérêt général, du chemin de fer d'Haubourdin à Lille-Saint-André, et approuve la convention portant concession du dit chemin à la compagnie de Lille à Valenciennes.

Vu l'avant-projet présenté pour l'établissement, dans le département du Nord, d'un chemin de fer d'intérêt local d'Haubourdin à Lille-Saint-André ensemble les pièces concernant la concession que le conseil général du département a faite de cette ligne à la compagnie du chemin de fer de Lille à Valenciennes;

Vu, notamment, le dossier de l'enquête d'utilité publique ouverte sur l'avant-projet susvisé et l'avis de la commission d'enquête, en date du 11 mai 1872;

Vu le procès-verbal de la conférence tenue entre les officiers du génie militaire et les ingénieurs des ponts et chaussées, et la lettre en date du 9 décembre 1874, par laquelle le ministre de la guerre a adhéré à l'exécution du chemin, sous la réserve que les détails du tracé, dans l'étendue des zones de servitudes de la place de Lille, seront réglés de concert dans une nouvelle conférence mixte, et que la gare de Saint-André sera reportée en dehors des limites de la première zone des dites servitudes;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 16 mars 1874;

Vu l'avis, en date du 29 avril 1875, par lequel le Conseil d'État a fait observer que le chemin de fer projeté d'Haubourdin à Lille-Saint-André est destiné à raccorder entre elles et à prolonger des lignes qui ont été concédées à titre d'intérêt général, et qu'il n'est pas possible, dès lors, de lui attribuer un autre caractère;

Vu la convention provisoire passée, le 17 mai 1875, entre le ministre des travaux publics et la compagnie du chemin de fer de Lille à Valenciennes, la dite convention portant concession à cette compagnie, à titre d'intérêt général, du chemin de fer dont il s'agit;

Vu le décret du 11 juillet 1864 (*), relatif à la concession du chemin de fer de Lille à Valenciennes;

(*) *Annales* 1864, p. 160.

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 27 juillet 1870, relative à l'exécution des grands travaux publics;

Le Conseil d'État entendu.

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, à titre d'intérêt général, du chemin de fer d'Haubourdin à Lille-Saint-André.

Ce chemin partira d'un point pris à ou près la station d'Haubourdin, sur la ligne de Lille à Béthune, passera par ou près Lomme-Canteleu, se rapprochera le plus possible de la porte d'Ypres à Lille, et aboutira en un point à déterminer sur la partie rectifiée de la ligne de Lille au littoral.

Art. 2. — La convention provisoire passée, le 17 août 1875, entre le ministre des travaux publics et la compagnie du chemin de fer de Lille à Valenciennes, et dont l'objet est ci-dessus énoncé, est et demeure approuvée.

La dite convention restera annexée au présent décret.

Art. 3. — L'article 4 du décret du 11 juillet 1864 susvisé, relatif à l'émission des obligations, sera applicable à la présente concession.

Art. 4. — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation, comprenant les dépenses de premier établissement et d'exploitation et les recettes brutes, sera remis tous les trois mois au ministère des travaux publics, pour être inséré au *Journal officiel*.

CONVENTION.

L'an 1875 et le 17 août,

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous la réserve de l'approbation des présentes par décret délibéré en Conseil d'État,

D'une part,

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de Lille à Valenciennes*, la dite compagnie représentée par MM. *Cucheval-Clarigny* et *Paul de Laurencin*, membres du conseil d'administration, élisant domicile au siége de la société, à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 51, et agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération du dit conseil, en date du 26 mai 1875, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires dans le délai d'un an au plus tard,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics, au nom de l'État, concède à la

compagnie du chemin de fer de Lille à Valenciennes, sans subvention ni garantie d'intérêt, un chemin de fer d'Haubourdin à Lille-Saint-André.

Art. 2. — La compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls le chemin de fer mentionné à l'article 1er, et à se conformer, pour la construction et l'exploitation du dit chemin de fer, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret du 11 juillet 1864, relatif au chemin de fer de Lille à Valenciennes, sauf les modifications stipulées à l'article 4 de la présente convention.

Art. 3. — Le quart du produit brut de l'exploitation appartiendra à l'État au delà d'une recette kilométrique brute de 25.000 francs. Un règlement d'administration publique déterminera les formes suivant lesquelles la compagnie sera tenue de faire, vis-à-vis de l'État, les justifications nécessaires pour l'application de la présente clause.

Art. 4. — Sont apportées au cahier des charges annexé au décret du 11 juillet 1864, relatif à la concession du chemin de fer de Lille à Valenciennes, les additions et modifications ci-après :

Les articles 1er et 2 sont remplacés par les suivants :

« Art. 1er. — Le chemin de fer partira d'un point pris à ou près la station « d'Haubourdin, sur la ligne de Lille à Béthune, passera par ou près Lomme- « Canteleu, se rapprochera le plus possible de la porte d'Ypres, à Lille, et « aboutira en un point à déterminer sur la partie rectifiée de la ligne de Lille « au littoral.

« Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans un délai d'un an et « achevés dans un délai de deux ans, à partir de la date du décret déclaratif « d'utilité publique. »

L'article 15 est complété par la disposition ci-après :

« Dans tous les cas où l'administration le jugera utile, il pourra être accolé « aux ponts établis par la compagnie pour le service du chemin de fer une voie « charretière ou une passerelle pour piétons. L'excédant de dépenses qui en « résultera sera supporté par l'État, le département ou les communes intéres- « sées, après évaluation contradictoire des ingénieurs de l'État et de la com- « pagnie. »

L'article 35 est remplacé par le suivant :

« La durée de la concession, pour le chemin de fer mentionné à l'article 1er, « sera égale au temps restant à courir sur la concession du chemin de fer du « Nord et de celui de Lille à la Bassée, et prendra fin le 31 décembre 1950. »

Le paragraphe suivant est ajouté à l'article 61, après le troisième paragraphe :

« Ces compagnies ne payeront, pour leur parcours sur le dit chemin de fer, « que pour le nombre de kilomètres réellement parcourus, un kilomètre entamé « étant d'ailleurs considéré comme parcouru. »

Le dernier paragraphe du même article 61 est remplacé par les deux paragraphes suivants :

« Dans le cas où le service de ces mêmes chemins de fer devrait être établi « dans les gares appartenant à la compagnie concessionnaire, la redevance à « payer à cette compagnie sera réglée, d'un commun accord, entre les deux « compagnies intéressées, et, en cas de dissentiments, par voie d'arbitrage. »

« En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun des « dites gares, il sera statué par le ministre, les deux compagnies entendues. »

Le premier paragraphe de l'article 68 est remplacé par le suivant :

« Avant la signature du décret qui ratifiera l'acte de concession, la compa- « gnie déposera au trésor public une somme de 23.000 francs en numéraire ou « en rentes sur l'État calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, « ou en bons du trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la « caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient no- « minatives ou à ordre. »

L'article 71 est supprimé.

(N° 491)

[17 août 1875.]

Décret qui approuve une convention passée avec la compagnie de la gare d'eau de Vaise et relative à la construction d'une rampe pour le tirage du bois à Vaise.

Vu l'avant-projet montant à 200.000 francs, des travaux à exécuter pour la construction d'une rampe de tirage des bois, sur la rive droite de la Saône, au droit de la gare d'eau de Vaise à Lyon;

Vu les pièces de l'enquête à laquelle cet avant-projet a été soumis, ensemble l'avis de la commission d'enquête, du 10 juin 1873, et la délibération de la chambre de commerce de Lyon, du 21 août suivant;

Vu la convention passée, à la date des 26 mai 1874 et 10 avril 1875, avec la compagnie de la gare d'eau de Vaise;

Vu les rapports des ingénieurs;

Vu l'avis du préfet du Rhône;

Vu la délibération du conseil municipal de Lyon, en date du 18 janvier 1873;

Vu la délibération, en date du 19 août 1873, par laquelle la commission municipale de la ville de Lyon approuve dans leur ensemble les projets des travaux à exécuter, tels qu'ils résultent de la convention ci-dessus visée, et fixe le contingent de la ville à la moitié de la dépense des travaux, soit à 117.500 francs;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, des 17 avril 1873 et 8 février 1875;

Vu la lettre du ministre de finances, du 10 juin 1875;

Vu la loi du 3 mai 1841 et celle du 27 juillet 1870;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la convention passée avec la compagnie de la gare d'eau de Vaise, à la date des 26 mai 1874 et 10 avril 1875.

Art. 2. — Il sera procédé à l'exécution des travaux de construction d'une rampe pour le tirage des bois sur la rive droite de la Saône, au droit de la gare d'eau de Vaise, à Lyon, et à la consolidation des murs du bassin de cette gare, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet et du plan annexé à la convention susvisée.

Art. 3. — Ces travaux sont déclarés d'utilité publique. L'administration est autorisée à poursuivre l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des dits travaux, en se conformant aux prescriptions de la loi du 3 mai 1841.

Art. 4. — La dépense, évaluée à 235.000 francs, sera à la charge de l'État jusqu'à concurrence de 117.500 francs. La part contibutive de l'État sera imputée sur les fonds affectés au budget du ministère des travaux publics pour ouvrages extraordinaires d'amélioration des rivières.

Il est pris acte de l'engagement contenu dans la délibération susvisée, qui fixe la part contributive de la ville de Lyon.

CONVENTION.

L'an 1874 et le 26 mai,

Entre les soussignés :

M. *Soulier* (*Charles*), président du conseil d'administration de la compagnie de la gare d'eau de Vaise, agissant au nom et avec l'autorisation de cette compagnie ;

M. *Pasqueau* (*Alfred*), ingénieur des ponts et chaussées, attaché au service de la navigation du Rhône, agissant au nom de l'État, sous la réserve expresse de l'approbation de M. l'ingénieur en chef de ce service et de M. le ministre des travaux publics,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La compagnie de la gare d'eau, après avoir pris connaissance du projet dressé, à la date du 3 mai 1870, par les ingénieurs pour l'établissement près de la gare d'eau d'une rampe destinée au tirage des bois, déclare admettre, en ce qui la concerne, les dispositions de ce projet.

Art. 2. — La compagnie renonce, en faveur des radeaux qui feront usage de la rampe, au bénéfice de la disposition de l'article 13 de son cahier des charges qui interdit d'amarrer et de laisser stationner des bateaux sur la rive droite de la Saône dans un espace de 100 mètres en amont.

Il reste entendu, toutefois, que la tête aval des radeaux placés en amont de la rampe ne devra pas dépasser le point où elle émergera de l'eau, et qu'ils ne

devront, dans aucun cas, obstruer les entrées de la gare d'eau. Il est expliqué, en outre, que la compagnie reprendra tous les droits que lui confère l'article 13 de son cahier des charges, si la rampe de tirage des bois vient à être supprimée.

Art. 3. — L'État, de son côté, pour mettre fin aux réclamations élevées par la compagnie au sujet du déchaussement causé aux murs du quai de la gare d'eau par les dragages exécutés à la suite de l'abaissement du plan d'eau de la Saône, s'engage :

1° A consolider, au moyen d'un massif de béton disposé comme l'indique le profil-type ci-joint, tous les murs de la gare d'eau compris entre les points AB et CD du plan ci-annexé ;

2° A payer à la compagnie, dans le délai d'un an à partir de l'approbation de la présente convention, une somme de 4.880 francs, représentant l'évaluation de la dépense à faire pour consolider le mur dans la partie DE que la compagnie se propose de reconstruire elle-même en entier.

La compagnie déclare renoncer, moyennant cette indemnité, à toute réclamation ultérieure relative aux conséquences des ouvrages actuellement exécutés dans le lit de la Saône.

Art. 4. — La présente convention ne sera valable qu'après appobation par le conseil d'administration de la compagnie de la gare d'eau et par le ministre des travaux publics.

Fait en double à Lyon, les mois, jour et an que dessus.

Article additionnel. — L'administration sera dégagée de toute responsabilité à partir du jour où il aura été constaté par un procès-verbal, dressé contradictoirement, que les travaux mis à sa charge ont été exécutés conformément aux dispositions convenues.

Lyon, le 10 avril 1875.

(N° 492)

[24 août 1875.]

Décret qui proroge de nouveau d'une année le délai fixé pour la mise en activité du service de halage que le sieur Larmanjat *a été autorisé à établir sur le canal de Bourgogne.*

Vu le décret du 18 janvier 1873 (*), qui a autorisé le sieur *Larmanjat* à établir un service de halage au moyen de locomotives sur le canal de Bourgogne, et notamment sur l'article 10 du cahier des charges y annexé, aux termes duquel la voie et le service de halage doivent être mis en activité complète dans un délai d'un

(*) *Annales* 1873, p. 191.

an, à partir de l'insertion au *Bulletin des lois* du décret d'autorisation ;

Vu le décret, en date du 5 mars 1874 (*), portant prorogation d'un an du délai spécifié à l'article 10 du cahier des charges précité ;

Vu la pétition, en date du 6 mars 1875, par laquelle le sieur *Larmanjat* sollicite une nouvelle prorogation d'un an ;

Vu l'acte passé, le 29 juin 1875, par-devant Me *Michelez* et son collègue, notaires à Paris, pour la formation d'une société anonyme dite *Société générale de halage à vapeur ;*

Vu la lettre du sieur *Larmanjat*, en date du 22 juillet 1875 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est de nouveau prorogé d'une année le délai stipulé à l'article 10 du cahier des charges annexé au décret ci-dessus visé du 18 janvier 1873, pour la mise en activité du service du halage que le sieur *Larmanjat* a été autorisé à établir sur le canal de Bourgogne.

(N° 493)

[27 août 1875.]

Agrandissement de la station de Moux (Aude).

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'agrandissement de la station de Moux (Aude), conformément au plan dressé par la compagnie des chemins de fer du Midi et portant les dates des 24-28 novembre et 5 décembre 1874, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° Pour l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution de ces travaux et qui sont bordés d'un liséré orange sur le plan précité, la compagnie des chemins de fer du Midi est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

Ces terrains seront incorporés au chemin de fer de Bordeaux à Cette et feront retour à l'État à l'expiration de la concession.

L'expropriation des dits terrains devra être terminée dans un délai de deux ans.

(*) *Annales* 1874, p. 465.

(N° 494)

[27 août 1875.]

Route nationale, n° 21. — Construction d'un embranchement annexe destiné à faciliter l'accès du sanctuaire de Notre-Dame-de-Lourdes.

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Est et demeure classé comme annexe de la route nationale, n° 21, un embranchement sur le territoire de la commune de Lourdes (Hautes-Pyrénées), destiné à faciliter l'accès du sanctuaire de Notre-Dame-de-Lourdes. Cet embranchement, figuré en bleu sur un plan qui restera annexé au présent décret, partira du point d'intersection de la dite route, n° 21, avec l'avenue du chemin de fer à Lourdes et aboutira à la rencontre des avenues de la Basilique et de la Grotte.

2° Les travaux sont déclarés d'utilité publique; ils seront exécutés conformément au projet dressé par les ingénieurs.

Les offres de concours faites par Mgr l'évêque de Tarbes, dans sa lettre du 26 juin 1875, sont acceptées.

La somme affectée par l'État à ces travaux ne dépassera pas 50.000 francs. Elle sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour la construction des routes nationales.

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux précités, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

4° Le présent décret sera considéré comme non avenu si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 495)

[27 août 1875.]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'une nouvelle

ligne de voies ferrées à traction de chevaux sur diverses voies publiques de la ville du Havre.

Le Président de la République française,

Vu le décret du 4 octobre 1873 (*), qui déclare d'utilité publique l'établissement d'une ligne de voies ferrées à traction de chevaux dans la ville du Havre, entre la jetée et l'octroi de la rue de Normandie;

Vu la demande présentée par l'administration municipale de la ville du Havre à l'effet d'obtenir l'autorisation de placer sur diverses voies publiques une nouvelle ligne de tramways entre l'hôtel de ville et Sainte-Adresse, aux clauses et conditions du cahier des charges arrêté le 24 juillet 1875 par le ministre des travaux publics;

Vu l'avant-projet présenté, et notamment le plan d'ensemble visé par le maire, le 13 octobre 1874;

Vu les pièces de l'enquête ouverte en exécution de l'article 3 de la loi du 3 mai 1841 et dans la forme prescrite par l'ordonnance réglementaire du 18 février 1834;

Vu notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, du 3 mai 1875;

Vu la délibération du conseil municipal du Havre, en date du 24 octobre 1874;

Vu la délibération du conseil général de la Seine-Inférieure, du 7 avril 1875;

Vu les lettres du préfet, en date des 19 décembre 1874 et 21 mai 1875;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, en date des 8 mars et 17 juin 1875;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, en date du 8 juillet 1875;

Vu la loi du 3 mai 1841;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète:

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'une nouvelle ligne de voies ferrées à traction de chevaux sur diverses voies publiques de la ville du Havre, entre l'hôtel de ville et Sainte-Adresse.

Art. 2. — La ville du Havre est autorisée à établir les dites voies ferrées à ses risques et périls, en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges et suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, lesquels resteront annexés au présent décret.

(*) *Annales* 1874, p. 328.

Art. 3. — Les expropriations nécessaires à l'exécution de l'entreprise devront être accomplies dans un délai de cinq ans, à partir de la promulgation du présent décret.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ville du Havre est autorisée à placer, à ses risques et périls, sur les voies publiques ci-après désignées, dépendant tant de la grande voirie que de la voirie urbaine, un réseau de voies ferrées desservies par des chevaux, et à y établir un service de voyageurs et de marchandises.

Le réseau comprendra la ligne suivante :

Ligne de l'hôtel de ville à Sainte-Adresse.

Le point de départ de cette ligne sera situé sur la place de l'Hôtel-de-Ville, côté est (carrefour du boulevard de Strasbourg), et le point d'arrivée à l'extrémité de la rue Sainte-Adresse, près le pavillon de la Reine-Christine.

La ligne (divisée en deux sections) se dirigera d'abord vers le carrefour des rues de Mer et d'Étretat, en passant par la place de l'Hôtel-de-Ville et le boulevard de Strasbourg (ouest), jusqu'à la rue Saint-Roch, la rue Saint-Roch dans toute sa longueur et la partie de la rue d'Étretat comprise entre le square Saint-Roch et le carrefour de la rue de Mer.

Le parcours ci-dessus constituera la première section.

Ensuite la ligne sera poursuivie jusqu'au pavillon de la Reine-Christine, situé à la limite des communes du Havre et de Saint-Adresse, en suivant la deuxième partie de la rue d'Étretat, comprise entre la rue de Mer et le carrefour des Quatre-Chemins, et enfin la rue Saint-Adresse dans toute sa longueur.

Le parcours ci-dessus constituera la deuxième section.

Toutefois, comme les travaux de remaniement d'une notable partie de la rue de Sainte-Adresse, en vue de la rectification de la route départementale, n° 17, du Havre à Fécamp, ne permettent pas, quant à présent, la pose de voies ferrées au delà du carrefour des Quatre-Chemins, la ligne s'arrêtera provisoirement au dit carrefour, pour être ensuite poursuivie jusqu'au point terminus aussitôt après l'achèvement des travaux susénoncés.

Durant cet état provisoire, le parcours entre l'hôtel de ville et les Quatre-Chemins ne comprendra qu'une section unique.

Art. 3. — Les voies ferrées devront être achevées et le service mis en complète activité le 30 septembre 1875.

(*) Ce cahier des charges est identique avec celui qui est annexé au décret du 4 octobre 1873, *Annales* 1874, p. 328, pour l'établissement d'une ligne de tramways par la dite ville du Havre, sauf pour les articles qui sont insérés ici.

Art. 4 et 5. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 6. — L'administration supérieure déterminera le nombre des voies qui pourront être établies sur les différentes sections des lignes concédées.

Elle déterminera de même le nombre et la disposition des gares d'évitement qu'il y aurait lieu d'établir sur certains points spéciaux.

Les voies ferrées seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique et sans aucune altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet.

Les rails, dont l'administration supérieure déterminera la forme, le poids et le mode d'attache, sur la proposition de la ville, seront compris dans un pavage qui régnera dans l'entre-rail et à 25 centimètres au moins au delà de chaque côté, dans les parties où les chaussées seront pavées; dans les empierrements, cette largeur sera portée à 0m,45.

Art. 7 et 8. — (*Voir les articles correspondants du type.*)

Art. 9. — Le décret résultant de la démolition et du rétablissement des chaussées sera couvert par des fournitures de matériaux neufs de la nature et de la qualité de ceux qui sont employés dans les dites chaussées.

Pour le rétablissement des chaussées pavées, au moment de la pose de la voie ferrée, il sera fourni, en outre, la quantité de boutisses nécessaire pour opérer ce rétablissement suivant les règles de l'art, en évitant l'emploi des demi-pavés.

Dans le cas où les voies ferrées seraient placées sur les trottoirs ou contre-allées en terre, il sera établi une chaussée empierrée pour la circulation des chevaux employés à l'exploitation.

Les vieux matériaux provenant des anciennes chaussées remaniées ou refaites à neuf et qui n'auront pas trouvé leur emploi dans la réfection seront laissés à la libre disposition de la ville ou des compagnies instituées en vertu de l'article 2.

Les fers, bois et autres éléments constitutifs des voies ferrées devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination.

Art. 10. — Les travaux d'établissement et d'entretien seront exécutés sous le contrôle des ingénieurs de l'État.

Ils seront conduits de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sûreté de la circulation. Les chantiers seront éclairés et gardés pendant la nuit.

Art. 11. — A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de voies assez étendues pour être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par les ingénieurs chargés du contrôle. Leur procès-verbal ne sera valable qu'après homologation du préfet.

Après cette homologation, la ville pourra mettre en service les dites parties de voie et y percevoir les prix de transport et les droits de péage ci-après déterminés. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale de la ligne concédée.

Lorsque les travaux compris dans la concession seront achevés, la réception générale et définitive aura lieu dans la même forme que les réceptions partielles.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 12. — Les voies ferrées devront être entretenues constamment en bon état.

Cet entretien comprendra celui du pavage de l'entre-rail et des pavages qui servent d'accotements extérieurs aux rails, ainsi que l'entretien des empierrements établis sur les trottoirs et les contre-allées.

Lorsque, pour la construction ou la réparation des voies ferrées, il sera nécessaire de démolir des parties pavées ou empierrées de la voie publique situées en dehors de la zone ci-dessus indiquée, il devra être pourvu à l'entretien de ces parties pendant une année, à dater de la réception provisoire des ouvrages exécutés. Il en sera de même pour tous les ouvrages souterrains.

Art. 13 et 14. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 15. — (*Voir l'article correspondant du type.*)

. . . . . .

Les frais de contrôle seront à la charge de la ville et seront réglés par le préfet.

TITRE III.

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 16. — La durée de la concession, pour la ligne mentionnée à l'article 1er du présent cahier des charges, expirera le 31 janvier 1903.

Art. 17. — A l'expiration de la concession, le Gouvernement décidera, la ville entendue, si les voies ferrées seront maintenues en tout ou en partie, pour être l'objet d'une nouvelle concession.

Dans le cas du maintien des voies, les conditions de la nouvelle concession seront arrêtées après instruction.

Art. 18. — Dans le cas où le Gouvernement déciderait, au contraire, qu'à l'expiration de la concession, les voies devront être supprimées en tout ou partie, les voies supprimées seront enlevées et les lieux remis dans l'état primitif par les soins et aux frais de la ville du Havre, sans qu'elle puisse prétendre à aucune indemnité, ni exiger que l'État reprenne aucune partie des objets mobiliers et immobiliers qui dépendent de ces voies.

Art. 19. — Faute par la ville d'avoir présenté les projets ou d'avoir entièrement pourvu à l'exécution et à l'achèvement des travaux dans les délais fixés, et faute aussi par elle de remplir les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance.

L'administration décidera, la ville entendue, si la voie doit être supprimée ou maintenue.

Dans le cas de la suppression, les ouvrages seront démolis et les lieux remis dans l'état primitif par les soins et aux frais de la Ville, ainsi qu'il est dit ci-dessus. Dans le cas contraire, les travaux seront conservés et l'exploitation aura lieu sur les bases que l'administration arrêtera.

Art. 20. — En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation, la

ville du Havre sera tenue de prendre les mesures nécessaires pour assurer, provisoirement, le service et pour réorganiser ensuite une exploitation régulière.

Si, dans un délai de six mois, cette réorganisation ne peut s'effectuer, la déchéance pourra être également prononcée.

Art. 21. — Les dispositions des articles qui précèdent, relatives à la déchéance, ne seraient pas applicables à la ville du Havre si le retard ou la cessation des travaux, ou l'interruption de l'exploitation, provenait de la force majeure régulièrement constatée.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 22. — A titre d'indemnité de la dépense et des charges de la présente concession, le Gouvernement accorde à la ville du Havre l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les prix de transport ci-après déterminés :

Maximum pour les places de première classe ou de plate-forme, soit à l'avant, soit à l'arrière, par voyageur ou pour le parcours d'une première section (art. 1er) (partielle ou totale), 0f,15, ci. 0f,15

Idem pour le parcours de deux sections consécutives (art. 1er) (partielles ou totales), 0f,25, ci. 0,25

Maximum pour les places de deuxième classe et d'impériale, par voyageur et pour le parcours d'une première section (partielle ou totale), 0f,10, ci. 0,10

Idem pour le parcours de deux sections consécutives (partielles ou totales), 0f,20, ci. 0,20

Toutefois, en attendant la possibilité de prolonger jusqu'à l'extrémité de la rue Sainte-Adresse, près le pavillon de la Reine-Christine, la voie ferrée qui, comme il a été dit à l'article 1er ci-dessus, devra provisoirement s'arrêter aux Quatre-Chemins et ne former qu'une section unique, le prix des places, pour le parcours partiel ou total de cette unique section, sera, par voyageur :

Pour les places de première classe ou de plate-forme, soit à l'avant, soit à l'arrière, 0f,20, ci. 0,20

Pour les places de deuxième classe et d'impériale, 0f,15, ci. 0,15

Nota. Si le service est continué après dix heures du soir en hiver et après onze heures en été, ce que le concessionnaire a la faculté de faire, les prix ci-dessus seront doublés.

Les enfants au-dessous de quatre ans, tenus sur les genoux, seront transportés gratuitement. Il en sera de même des paquets et bagages peu volumineux susceptibles d'être portés sur les genoux sans gêner les voisins, et dont le poids n'excédera pas 10 kilogrammes.

Le matin et le soir, les dimanches et jours fériés exceptés, aux heures

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 12. — Les voies ferrées devront être entretenues constamment en bon état.

Cet entretien comprendra celui du pavage de l'entre-rail et des pavages qui servent d'accotements extérieurs aux rails, ainsi que l'entretien des empierrements établis sur les trottoirs et les contre-allées.

Lorsque, pour la construction ou la réparation des voies ferrées, il sera nécessaire de démolir des parties pavées ou empierrées de la voie publique situées en dehors de la zone ci-dessus indiquée, il devra être pourvu à l'entretien de ces parties pendant une année, à dater de la réception provisoire des ouvrages exécutés. Il en sera de même pour tous les ouvrages souterrains.

Art. 13 et 14. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 15. — (*Voir l'article correspondant du type.*)

. . . . . .

Les frais de contrôle seront à la charge de la ville et seront réglés par le préfet.

TITRE III.

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 16. — La durée de la concession, pour la ligne mentionnée à l'article 1er du présent cahier des charges, expirera le 31 janvier 1903.

Art. 17. — A l'expiration de la concession, le Gouvernement décidera, la ville entendue, si les voies ferrées seront maintenues en tout ou en partie, pour être l'objet d'une nouvelle concession.

Dans le cas du maintien des voies, les conditions de la nouvelle concession seront arrêtées après instruction.

Art. 18. — Dans le cas où le Gouvernement déciderait, au contraire, qu'à l'expiration de la concession, les voies devront être supprimées en tout ou partie, les voies supprimées seront enlevées et les lieux remis dans l'état primitif par les soins et aux frais de la ville du Havre, sans qu'elle puisse prétendre à aucune indemnité, ni exiger que l'État reprenne aucune partie des objets mobiliers et immobiliers qui dépendent de ces voies.

Art. 19. — Faute par la ville d'avoir présenté les projets ou d'avoir entièrement pourvu à l'exécution et à l'achèvement des travaux dans les délais fixés, et faute aussi par elle de remplir les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance.

L'administration décidera, la ville entendue, si la voie doit être supprimée ou maintenue.

Dans le cas de la suppression, les ouvrages seront démolis et les lieux remis dans l'état primitif par les soins et aux frais de la Ville, ainsi qu'il est dit ci-dessus. Dans le cas contraire, les travaux seront conservés et l'exploitation aura lieu sur les bases que l'administration arrêtera.

Art. 20. — En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation, la

ville du Havre sera tenue de prendre les mesures nécessaires pour assurer, provisoirement, le service et pour réorganiser ensuite une exploitation régulière.

Si, dans un délai de six mois, cette réorganisation ne peut s'effectuer, la déchéance pourra être également prononcée.

Art. 21. — Les dispositions des articles qui précèdent, relatives à la déchéance, ne seraient pas applicables à la ville du Havre si le retard ou la cessation des travaux, ou l'interruption de l'exploitation, provenait de la force majeure régulièrement constatée.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 22. — A titre d'indemnité de la dépense et des charges de la présente concession, le Gouvernement accorde à la ville du Havre l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les prix de transport ci-après déterminés :

Maximum pour les places de première classe ou de plate-forme, soit à l'avant, soit à l'arrière, par voyageur ou pour le parcours d'une première section (art. 1er) (partielle ou totale), 0f,15, ci. 0f,15

Idem pour le parcours de deux sections consécutives (art. 1er) (partielles ou totales), 0f,25, ci. 0,25

Maximum pour les places de deuxième classe et d'impériale, par voyageur et pour le parcours d'une première section (partielle ou totale), 0f,10, ci. 0,10

Idem pour le parcours de deux sections consécutives (partielles ou totales), 0f,20, ci. 0,20

Toutefois, en attendant la possibilité de prolonger jusqu'à l'extrémité de la rue Sainte-Adresse, près le pavillon de la Reine-Christine, la voie ferrée qui, comme il a été dit à l'article 1er ci-dessus, devra provisoirement s'arrêter aux Quatre-Chemins et ne former qu'une section unique, le prix des places, pour le parcours partiel ou total de cette unique section, sera, par voyageur :

Pour les places de première classe ou de plate-forme, soit à l'avant, soit à l'arrière, 0f,20, ci. 0,20

Pour les places de deuxième classe et d'impériale, 0f,15, ci. 0,15

Nota. Si le service est continué après dix heures du soir en hiver et après onze heures en été, ce que le concessionnaire a la faculté de faire, les prix ci-dessus seront doublés.

Les enfants au-dessous de quatre ans, tenus sur les genoux, seront transportés gratuitement. Il en sera de même des paquets et bagages peu volumineux susceptibles d'être portés sur les genoux sans gêner les voisins, et dont le poids n'excédera pas 10 kilogrammes.

Le matin et le soir, les dimanches et jours fériés exceptés, aux heures

d'ouverture et de fermeture des ateliers, le prix des places de deuxième classe sera, si l'administration municipale le requiert, abaissé au taux de 0f,10 pour toutes distances. Les heures et les itinéraires auxquels ce transport à prix réduit sera applicable seront fixés par l'administration municipale.

Des voitures spéciales pourront, avec l'approbation de l'administration municipale, être employées à ces transports.

Les enfants de quatre à sept ans seront transportés à moitié prix.

Les places d'impériale seront assimilées pour le prix aux places de seconde classe.

Les billets d'aller et retour seront accordés avec une réduction d'un quart sur le prix total que l'on devrait payer pour parcourir deux fois le même itinéraire.

Il pourra être délivré des cartes permettant aux personnes qui voudront ainsi s'abonner de parcourir tout le réseau de la ville et de la banlieue moyennant une redevance de 10 francs par mois pour la première classe et de 7 francs par mois pour la deuxième classe.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Art. 23 à 26. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 27. — Les soldats et les sous-officiers en uniforme seront transportés à moitié prix.

Art. 28. — Les ingénieurs et les agents chargés de la surveillance de la voie seront transportés gratuitement dans les voitures du concessionnaire.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 29. — (*Voir l'article correspondant du type.*)

Art. 30. — En cas d'interruption des voies ferrées par suite des travaux exécutés sur la voie publique, la ville pourra être tenue de rétablir provisoirement les communications, soit en déplaçant momentanément ses voies, soit en les branchant l'une sur l'autre, soit en employant sur la traversée de l'obstacle des voitures ordinaires qui puissent le tourner en suivant d'autres lignes.

Art. 31. — Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'autoriser toute autre entreprise de transport usant de la voie ordinaire, et, en outre, d'accorder de nouvelles concessions de voies ferrées s'embranchant sur celle qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établies en prolongement des mêmes voies.

Moyennant le droit de péage tel qu'il est ci-dessus fixé par l'article 22 et les arrangements qu'ils prendront avec la ville, les concessionnaires de ces embranchements ou prolongements pourront, sous la réserve de l'approbation des

règlements de police, faire circuler leurs voitures sur ces lignes, et réciproquement.

Dans le cas où la ville et les concessionnaires de ces embranchements ne pourraient s'entendre sur l'exercice de cette faculté, le préfet statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre eux à cet égard.

Les autorisations prévues ci-dessus ne seront accordées qu'après enquête et dans la même forme que la présente autorisation. La ville sera entendue et le ministre de l'intérieur sera appelé à donner son avis.

Art. 32. — Le Gouvernement se réserve, en outre, le droit d'autoriser, dans la forme prescrite par l'article précédent, de nouvelles entreprises de transport sur les voies ferrées qui font l'objet de la présente concession, à charge par ces entreprises d'observer les règlements de service et de police, et de payer, au profit du concessionnaire, un droit de circulation qui sera arrêté par l'administration supérieure, sur la proposition de la ville et qui ne pourra excéder la moitié ni être inférieur au tiers des tarifs: cette proposition sera soumise à la révision prévue à l'article 25.

Art. 33. — Les agents et les cantonniers qui seront chargés de la surveillance et de l'entretien des voies ferrées pourront être présentés à l'agrément du préfet et assermentés; ils auront, dans ce cas, qualité pour dresser des procès-verbaux.

Art. 34. — Commes toutes les concessions faites sur le domaine public, la présente concession est toujours révocable sans indemnité en tout ou en partie, avant le terme fixé pour sa durée par l'article 16.

La révocation ne pourra être prononcée que dans les formes de la présente concession. En cas de révocation avant l'expiration de la concession ou de la suppression ordonnée à la suite de la déchéance, la ville ou ses ayants droit seront tenues de rétablir les lieux dans l'état primitif, à leur frais.

Art. 35. — Les contestations qui s'élèveraient entre la ville du Havre et l'administration au sujet de l'exécution ou de l'interprétation du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine-Inférieure, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 36. — La ville du Havre sera tenue de déposer à la préfecture de Rouen un plan détaillé de ses voies ferrées, telles qu'elles auront été exécutées.

Art. 37. — Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés.

Le présent dressé et proposé par nous, maire de la ville du Havre soussigné.

Le Havre, le 13 octobre 1874.

Le maire de la ville du Havre,
Signé MICHAUD, adjoint.

Accepté le cahier des charges ci-dessus, pour être annexé au traité du 21 novembre 1874.

Le rétrocessionnaire,
Signé P. DE LA HAULT.

Arrêté :
Versailles, le 24 juillet 1875,

Le Ministre des travaux publics,
Signé E. CAILLAUX.

(N° 496)

[4 septembre 1875.]

Construction de ports sur la rive droite du Rhône (Rhône).

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires à la construction de ports sur la rive droite du Rhône, à Givors (Rhône), conformément aux dispositions du plan général avec feuille de retouche, lequel restera annexé au présent décret.

2° Les ouvrages mentionnés à l'article ci-dessus sont déclarés d'utilité publique.

3° La dépense, évaluée à la somme de 380.000 francs, sera imputée sur les fonds affectés au budget du ministère des travaux publics pour travaux extraordinaires d'amélioration des rivières.

(N° 497)

[9 septembre 1875.]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways dans la ville de Nice.

Vu la demande présentée par l'administration municipale de Nice à l'effet d'obtenir l'autorisation d'établir sur un certain nombre de voies publiques de cette ville, dépendant de la grande et de la petite voirie, un réseau de tramways, aux clauses et conditions du cahier des charges arrêté, le 28 juin 1875, par le ministre des travaux publics ;

Vu l'avant-projet dressé par l'ingénieur en chef du département, et notamment le plan du 30 mai 1874 ;

Vu les pièces de l'enquête ouverte en exécution de l'article 3 de la loi du 3 mai 1841 et dans la forme prescrite par l'ordonnance réglementaire du 18 février 1834 ;

Vu notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, du 18 mars 1875 ;

Vu les délibérations du conseil municipal de Nice, en date des 25 février et 13 novembre 1874 ;

Vu l'avis de la chambre de commerce de Nice, du 19 mai 1875;
Vu la lettre du préfet, du 24 mars 1875;
Vu la lettre du ministre de l'intérieur, du 18 juin 1875;
Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, des 23 juillet 1874, 18 janvier et 22 avril 1875;
Vu la loi du 3 mai 1841;
Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways sur diverses voies publiques de la ville de Nice, dépendant de la grande et de la petite voirie.

Art. 2. — La ville de Nice est autorisée à établir les dits tramways à ses risques et périls, en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges et suivant les dispositions générales du plan annexés au présent décret.

Art. 3. — Les expropriations nécessaires à l'exécution de l'entreprise devront être accomplies dans un délai de cinq ans, à partir de la promulgation du présent décret.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ville de Nice est autorisée à placer, à ses risques et périls, sur les voies publiques ci-après désignées, dépendant tant de la grande voirie que de la voirie urbaine, un réseau de voies ferrées desservies par des chevaux, et à y établir un service de voyageurs et de marchandises.

Le réseau comprendra les quatre lignes suivantes :

1° De la place Masséna jusqu'à l'embranchement du chemin de la Californie, sur la route nationale, n° 7, par le pont Magnan;

2° De la place Masséna à l'auberge *Cotto*, par l'avenue de la Gare;

3° De la place Masséna à l'abattoir;

4° De la gare au port de Lympia.

Toutes ces lignes devront s'embrancher entre elles à leurs points de rencontre.

Art. 2. — La ville de Nice est autorisée à passer des traités avec une ou plusieurs compagnies pour l'établissement et l'exploitation des lignes ci-dessus décrites. Ces traités devront assurer l'exécution des clauses du présent cahier des charges. Ils seront approuvés par décrets rendus en Conseil d'État. La ville

(*) Ce cahier des charges est identique à celui des tramways du Havre (voir *Annales* 1874, p. 328), sauf pour les articles qui sont insérés ici.

de Nice demeurera garante envers l'État de l'accomplissement des obligations que le cahier des charges lui impose.

Art. 3. — Les voies ferrées devront être achevées et le service mis en complète activité dans un délai maximum de cinq ans, à partir de la date du décret de concession, et de manière qu'un cinquième au moins de la longueur totale du réseau soit livré chaque année à la circulation durant cette période de cinq ans.

Art. 4 et 5. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 6. — L'administration supérieure déterminera le nombre des voies qui pourront être établies sur les différentes sections des lignes concédées. Notamment, elle pourra être double sur l'avenue de la Gare (annexe de la route nationale, n° 7), entre la place Masséna et la gare, ainsi que sur cette voie d'accès.

Elle déterminera de même le nombre et la disposition des gares d'évitement qu'il y aurait lieu d'établir sur certains points spéciaux.

La voie sera simple, à l'exception des points où il sera reconnu nécessaire d'établir des gares d'évitement.

Les voies ferrées seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique et sans aucune altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet.

Les rails, dont l'administration supérieure déterminera la forme, le poids et le mode d'attache, sur la proposition de la ville, seront compris dans un pavage qui régnera dans l'entre-rail et à $0^m,47$ au moins au delà de chaque côté.

Art. 7 et 8. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 9. — Le déchet résultant de la démolition et du rétablissement des chaussées sera couvert par des fournitures de matériaux neufs de la nature et de la qualité de ceux qui sont employés dans les dites chaussées.

Pour le rétablissement des chaussées pavées, au moment de la pose de la voie ferrée, il sera fourni, en outre, la quantité de boutisses nécessaires pour opérer ce rétablissement suivant les règles de l'art, en évitant l'emploi des demi-pavés.

Dans les cas où les voies ferrées seraient placées sur les trottoirs ou contre-allées en terre, il sera établi une chaussée empierrée pour la circulation des chevaux employés à l'exploitation.

Les vieux matériaux provenant des anciennes chaussées remaniées ou refaites à neuf et qui n'auront pas trouvé leur emploi dans la réfection seront laissées à la libre disposition de la ville ou des compagnies instituées en vertu de l'article 2.

Les fers, bois et autres éléments constitutifs des voies ferrées devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination. Tous ces matériaux seront mis en œuvre suivant le mode d'exécution qui sera prescrit par l'administration.

Art. 10. — Les travaux d'établissement et d'entretien seront exécutés sous le contrôle des ingénieurs de l'État.

Ils seront conduits de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sûreté de la circulation. Les chantiers seront éclairés et gardés pendant la nuit.

Art. 11. — A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de voies assez étendues pour être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par les ingénieurs chargés du contrôle. Leur procès-verbal ne sera valable qu'après homologation du préfet.

Après cette homologation, la ville pourra mettre en service les dites parties de voie et y percevoir les prix de transport et les droits de péage ci-après déterminés. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale de la ligne concédée.

Lorsque les travaux compris dans la concession seront achevés, la réception générale et définitive aura lieu dans la même forme que les réceptions partielles.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 12. — Les voies ferrées devront être entretenues constamment en bon état.

Cet entretien comprendra celui du pavage de l'entre-rail et des 0m,47 qui servent d'accotements extérieurs aux rails, ainsi que l'entretien des empierrements établis sur les trottoirs et les contre-allées.

Lorsque, pour la construction ou la réparation des voies ferrées, il sera nécessaire de démolir des parties pavées ou empierrées de la voie publique situées en dehors de la zone ci-dessus indiquée, il devra être pourvu à l'entretien de ces parties pendant une année, à dater de la réception provisoire des ouvrages exécutés. Il en sera de même pour tous les ouvrages souterrains.

Art. 13. — Il sera établi par la ville, en nombre suffisant, des agents et des cantonniers qui seront chargés de la police et de l'entretien des voies ferrées.

Art. 14. — Les types des diverses voitures à mettre en service devront être soumis à l'approbation préalable du préfet.

Les voitures destinées au transport des voyageurs seront du meilleur modèle, suspendues sur ressorts, garnies à l'intérieur de banquettes rembourrées et fermées à glaces. Leur largeur sera de 1m,98 au plus.

Ces voitures devront remplir les conditions de police réglées ou à régler pour les voitures qui servent au transport des personnes.

Il y aura des places de deux classes.

On se conformera. pour la disposition des places de chaque classe, aux mesures qui seront arrêtées par le préfet.

Art. 15. — L'entretien et les réparations des voies ferrées, avec leurs dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, seront soumis au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Le service de l'entretien de l'exploitation est d'ailleurs assujetti aux règlements généraux de police et de voirie intervenus ou à intervenir, et notamment à ceux qui seront rendus pour régler les dispositions, l'aménagement, la circulation et le stationnement des voitures.

Les frais de contrôle seront à la charge de la ville et seront réglés par le préfet.

TITRE III.

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 16. — La durée de la concession, pour les lignes mentionnées à l'article 1er du présent cahier des charges, sera de quarante ans, à partir de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux.

Art. 17. — A l'expiration de la concession, le Gouvernement décidera, la ville entendue, si les voies ferrées seront maintenues en tout ou en partie pour être l'objet d'une nouvelle concession.

Dans le cas du maintien des voies, les conditions de la nouvelle concession seront arrêtées après instruction.

Art. 18.—Dans le cas où le Gouvernement déciderait, au contraire, qu'à l'expiration de la concession les voies devront être supprimées en tout ou partie, les voies supprimées seront enlevées et les lieux remis dans l'état primitif, par les soins et aux frais de la ville de Nice, sans qu'elle puisse prétendre à aucune indemnité, ni exiger que l'État reprenne aucune partie des objets mobiliers et immobiliers qui dépendent de ces voies.

Art. 19.—Faute par la ville d'avoir présenté les projets ou d'avoir entièrement pourvu à l'exécution et à l'achèvement des travaux dans les délais fixés, et faute aussi par elle de remplir les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance.

L'administration décidera, la ville entendue, si la voie doit être supprimée ou maintenue.

Dans le cas de la suppression, les ouvrages seront démolis et les lieux remis dans l'état primitif par les soins et aux frais de la ville, ainsi qu'il est dit ci-dessus. Dans le cas contraire, les travaux seront conservés et l'exploitation aura lieu sur les bases que l'administration arrêtera.

Art. 20. — En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation, la ville de Nice sera tenue de prendre les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service et pour réorganiser ensuite une exploitation régulière.

Si, dans un délai de six mois, cette réorganisation ne peut s'effectuer, la déchéance pourra être également prononcée.

Art. 21. — Les dispositions des articles qui précèdent, relatives à la déchéance, ne seraient pas applicables à la ville de Nice si le retard ou la cessation des travaux, ou l'interruption de l'exploitation, provenait de la force majeure régulièrement constatée.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 22. — A titre d'indemnité de la dépense et des charges de la présente concession, le Gouvernement accorde à la ville de Nice l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

DISTANCES PARCOURUES.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	TOTAL.
§ 1er. — VOYAGEURS.	francs.	francs.	francs.
1re classe. De 0 à 2 kilomètres.	0,05	0,20	0,25
De 2 à 3.	0,06	0,24	0,30
De 3 à 4.	0,07	0,28	0,35
De 4 à 5.	0,08	0,32	0,40
De 5 à 6.	0,09	0,36	0,45
De 6 à 7.	0,10	0,40	0,50
2e classe. De 0 à 2.	0,03	0,12	0,15
De 2 à 3.	0,04	0,16	0,20
De 3 à 4.	0,05	0,20	0,25
De 4 à 5.	0,06	0,24	0,30
De 5 à 6.	0,07	0,28	0,35
De 6 à 7.	0,08	0,32	0,40
§ 2. — MARCHANDISES.			
1° *Houilles et charbons* (la tonne).			
De 0 à 2 kilomètres.	0,06	0,24	0,30
De 2 à 3.	0,08	0,32	0,40
De 3 à 4.	0,10	0,40	0,50
De 4 à 5.	0,12	0,48	0,60
De 5 à 6.	0,14	0,56	0,70
De 6 à 7.	0,16	0,64	0,80
2° *Matières diverses* (la tonne).			
De 0 à 2 kilomètres.	0,08	0,32	0,40
De 2 à 3.	0,12	0,48	0,60
De 3 à 4.	0,16	0,64	0,80
De 4 à 5.	0,20	0,80	1,00
De 5 à 6.	0,24	0,96	1,20
De 6 à 7.	0,28	1,12	1,40

On adoptera pour chaque ligne des prix uniques respectivement applicables à chacune des deux classes de voyageurs. Ces prix seront calculés au moyen du tarif précédent, d'après le parcours moyen de la ligne. Les lignes pourront être, à toute époque, modifiées par l'administration, sur la proposition de la ville.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes; les fractions ne seront comptées que par centième de tonne.

Les enfants au-dessous de quatre ans, tenus sur les genoux, seront transportés gratuitement. Il en sera de même des paquets et bagages peu volumineux susceptibles d'être portés sur les genoux sans gêner les voisins, et dont le poids n'excédera pas 10 kilogrammes.

Les enfants de quatre à sept ans seront transportés à moitié prix.

Les places d'impériale seront assimilées pour le prix aux places de seconde classe.

Les billets d'aller et retour seront accordés avec une réduction d'un quart sur le prix total que l'on devrait payer pour parcourir deux fois le même itinéraire.

Il pourra être délivré des cartes permettant aux personnes qui voudront ainsi s'abonner de parcourir tout le réseau de la ville et de la banlieue moyen-

nant une redevance de 10 francs par mois pour la première classe et de 7 francs par mois pour la deuxième classe.

Les prix déterminés au tarif précédent, en ce qui concerne les marchandises, ne sont pas applicables aux objets encombrants, à l'or, à l'argent et autres valeurs, et en général à tous paquets et colis pesant isolément moins de 50 kilogrammes.

Dans tous les cas, les prix spéciaux seront arrêtés par le préfet, sur la proposition de la ville. Il en sera de même pour les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Art. 23 à 26. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 27. — Les soldats et les sous-officiers en uniforme seront transportés à moitié prix.

Art. 28. — Les ingénieurs et les agents chargés de la surveillance de la voie seront transportés gratuitement dans les voitures du concessionnaire.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 29. — (*Voir l'article correspondant du type.*)

Art. 30. — En cas d'interruption des voies ferrées par suite des travaux exécutés sur la voie publique, la ville pourra être tenue de rétablir provisoirement les communications, soit en déplaçant momentanément ses voies, soit en les branchant l'une sur l'autre, soit en employant à la traversée de l'obstacle des voitures ordinaires qui puissent le tourner en suivant d'autres lignes.

Art. 31. — Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'autoriser toute autre entreprise de transport usant de la voie ordinaire, et, en outre, d'accorder de nouvelles concessions de voies ferrées s'embranchant sur celles qui font l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établies en prolongement des mêmes voies.

Moyennant le droit de péage tel qu'il est ci-dessus fixé par l'article 22 et les arrangements qu'ils prendront avec la ville, les concessionnaires de ces embranchements ou prolongements pourront, sous la réserve de l'observation des règlements de police, faire circuler leurs voitures sur ces lignes, et réciproquement.

Dans le cas où la ville et les concessionnaires de ces embranchements ne pourraient s'entendre sur l'exercice de cette faculté, le préfet statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre eux à cet égard.

Les autorisations prévues ci-dessus ne seront accordées qu'après enquête

et dans la même forme que la présente autorisation. La ville sera entendue et le ministre de l'intérieur sera appelé à donner son avis.

Art. 32. — Le Gouvernement se réserve, en outre, le droit d'autoriser, dans la forme prescrite par l'article précédent, de nouvelles entreprises de transport sur les voies ferrées qui font l'objet de la présente concession, à charge par ces entreprises d'observer les règlements de service et de police, et de payer, au profit du concessionnaire, un droit de circulation qui sera arrêté par l'administration supérieure, sur la proposition de la ville, et qui ne pourra excéder la moitié ni être inférieur au tiers des tarifs; cette proposition sera soumise à la révision prévue à l'article 25.

Art. 33. — Les agents et les cantonniers qui seront chargés de la surveillance et de l'entretien des voies ferrées pourront être présentés à l'agrément du préfet et assermentés; ils auront, dans ce cas, qualité pour dresser des procès-verbaux.

Art. 34. — Comme toutes les concessions faites sur le domaine public, la présente concession est toujours révocable sans indemnité, en tout ou en partie, avant le terme fixé pour sa durée par l'article 16.

La révocation ne pourra être prononcée que dans les formes de la présente concession. En cas de révocation avant l'expiration de la concession ou de la suppression ordonnée à la suite de la déchéance, la ville ou ses ayants droit seront tenus de rétablir les lieux dans l'état primitif, à leurs frais.

Art. 35. — Les contestations qui s'élèveraient entre la ville de Nice et l'administration au sujet de l'exécution ou de l'interprétation du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département des Alpes-Maritimes, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 36. — La ville de Nice sera tenue de déposer à la préfecture des Alpes-Maritimes un plan détaillé de ses voies ferrées, telles qu'elles auront été exécutées.

Art. 37. — Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés.

Le présent cahier des charges dressé par l'ingénieur en chef des Alpes-maritimes soussigné, conformément aux prescriptions de la dépêche ministérielle du 24 janvier 1876.

(N° 498)

[9 septembre 1875.]

Rectification de la route départementale, n° 1, du Finistère.

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale du Finistère, n° 1, d'Hennebont à Lanvéoc, à la sortie de Quimper, suivant la direction générale indiquée

par des lignes rouges, entre les points Q R S, sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 499)

[9 septembre 1875.]

Affectation de terrain (Haute-Saône).

DÉCRET qui affecte au service des ponts et chaussée un terrain domanial bordant la route nationale, n° 67, à la sortie de la ville de Gray (Haute-Saône), le dit terrain teinté en rose sur un plan qui restera annexé au présent décret.

(N° 500)

[11 septembre 1875.]

Décret qui autorise l'établissement et l'exploitation, au port de Brest, 1° de grils de carénage et apparaux nécessaires au radoub des navires; 2° d'une machine à mâter; 3° de grues pour le chargement et le déchargement.

Le Président de la République française,

Vu la demande formée par le sieur *Tritschler*, dans le but d'obtenir la concession des grils de carénage à établir dans le nouveau port de Brest et l'autorisation d'exploiter en même temps les divers apparaux à installer sur le port pour la manutention des marchandises;

Vu les rapports présentés sur cette demande par les ingénieurs;

Vu les pièces de l'enquête ouverte, notamment l'avis de la commission d'enquête, du 28 octobre 1873;

Vu les avis du préfet du Finistère;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, en date des 23 juin 1873, 9 avril, 16 juillet et 16 novembre 1874;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Le sieur *Tritschler* est autorisé à établir et à exploiter dans le nouveau port de Brest, à ses frais risques et périls: 1° des grils de carénage et apparaux nécessaires au radoub des navires; 2° une machine à mâter; 3° des grues pour le chargement et le déchargement, conformément aux clauses et conditions stipulées au cahier des charges annexé au présent décret.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

DÉFINITION GÉNÉRALE DE LA CONCESSION.

Art. 1er. — Le concessionnaire est autorisé à établir et à exploiter, au port de Brest, à ses frais, risques et périls: 1° des grils de carénage et apparaux divers nécessaires au radoub des navires; 2° une grue-mâture ou machine à mâter; 3° une grue à vapeur et une grue à bras, pour les opérations de chargement et de déchargement; le tout aux emplacements et dans les conditions qui sont définies ci-après.

TITRE II.

DISPOSITIONS DES GRILS ET APPARAUX POUR LE CARÉNAGE.

Art. 2. — Les appareils de charpente et apparaux accessoires nécessaires au radoub des navires seront placés au nouveau platin de carénage réservé dans l'éperon n° 3 et consisteront en deux grils, un grand et un petit, une cale élévatoire, une pigoulière et ses accessoires, un chantier pour travail des bois, un réservoir d'eau.

Art. 3. — Le grand gril sera construit le long du quai qui borde le platin de carénage, à l'est; sa longueur de bout en bout sera de 110 mètres. Il sera formé de trois longrines en bois de chêne ou de hêtre de première qualité, ayant au minimum $0^m,30$ sur $0^m,30$ d'équarrissage, et espacées d'axe en axe de $3^m,5$ au plus. Sur ces longrines, qui ne devront pas d'ailleurs être entaillées, viendront s'assembler des cours de traverses de $0^m,30$, en chêne ou en hêtre, distantes au plus de 2 mètres d'axe en axe et n'ayant pas moins de $6^m,50$. Ces traverses seront solidement reliées à la fois aux longrines et aux maçonneries de fondation par de fortes pièces en fer galvanisé; le dessus des traverses sera établi à la cote $2^m,80$ au-dessus du zéro de l'échelle des marées, à l'extrémité sud du gril; cette cote ne devra pas dépasser $3^m,80$ à l'extrémité nord.

Art. 4. — Le petit gril sera adossé au quai qui limite le platin au nord du côté de terre et laissera libre l'entrée de la voûte d'accès qui s'ouvre à l'angle nord-est du dit platin. Il aura une longueur de 32 mètres et présentera par ailleurs, dans son ensemble, les mêmes dispositions que le grand gril. Toutefois, au lieu d'une seule traverse, les longrines en supporteront (ou pourront en supporter) trois semblables, superposées, solidement chevillées les unes aux autres et reliées aux longrines, mais disposées de telles façon que la première traverse supérieure et la seconde puissent être enlevées quand ce sera utile ; chacune de ces deux traverses mobiles sera, en conséquence, munie à ses deux extrémités de boucles en fer pour les haler au besoin. Le dessus de la traverse supérieure sera à une cote qui ne dépassera pas 4m,40 au-dessus de zéro ; le tout devra, d'ailleurs, être combiné de façon que, le cas échéant, ce gril puisse être allongé de 3 mètres, et des chantiers supplémentaires devront rester approvisionnés en vue de cette éventualité.

Art. 5. — La cale élévatoire aura 10 mètres de largeur et sera accolée à la cale aux bois ; comme profil en long, elle partira du niveau du dessus du petit gril et descendra au niveau du couronnement du perré qui limite le platin au sud.

Art. 6. — La pigoulière et ses annexes (hangar d'abri, logement du gardien, étuve, etc., etc.) seront placées sur les quais, aux abords du platin, et suivant les alignements qui seront déterminés par les ingénieurs; ces établissements devront avoir l'importance nécessaire pour satisfaire à tous les besoins du chantier et seront augmentés, s'il y a lieu, en conséquence, au cours de la concession et aux frais du concessionnaire. Il en sera de même des agrès et apparaux que comporterent les nécessités de l'exploitation, chevalets, radeaux, cursives, planchers volants, guipons, chaudières, fourches, treuils, pompes à incendie, etc. Dès maintenant, la pigoulière se composera de trois chaudières montées sur un fourneau, ayant chacune une capacité d'environ 60 litres; l'étuve aura 7 mètres de longueur et devra pouvoir contenir plusieurs bordages à la fois.

Art. 7. — Le chantier pour le travail des bois sera établi sur le terre-plein situé au nord du platin; il aura la forme d'un rectangle de 43m,50 de longueur sur 61 mètres de profondeur ; il sera limité, du côté du platin, par une parallèle au quai nord menée à 20 mètres en arrière de l'arête de ce quai. Le concessionnaire l'entourera, à ses frais, d'une clôture en palissades de 2 mètres de hauteur.

Art. 8. — Le réservoir d'eau destiné à alimenter la pompe qui devra être prête à fonctionner lors du chauffage ou des fumigations des navires sera construit dans l'angle droit que les deux grils doivent former à leur intersection ; il sera parfaitement étanche et devra pouvoir être mis en communication avec la pompe à incendie quand la mer quittera le platin ; il lui sera donné des dimensions nécessaires pour que son contenu puisse suffire à l'extinction d'un incendie, s'il s'en produisait un à basse mer.

Art. 9. — Les terrains sur lesquels seront construits ces divers établissements seront remis en leur état actuel, et tels qu'ils se comportent, au concessionnaire, qui en a une parfaite connaissance, et qui y fera, à ses frais, risques et périls, les travaux de consolidation ou de fondation nécessaires. En

ce qui concerne l'emplacement des grils, ces travaux consisteront dans l'exécution des ouvrages ci-après : 1° un bétonnage de 0m,30 d'épaisseur, maintenu dans un grillage en hêtre ayant 6m,40 au moins de largeur et dont les pièces, de 0m,30 sur 0m,30, formeront des cases carrées de 3 mètres de côté; 2° au-dessus de ce béton et sous chaque longrine, un massif en maçonnerie brute de 0m,65 de hauteur, ayant 1 mètre de largeur au sommet avec 1m,20 à la base, sous la longrine du milieu, et 1m,20 de moins sous les deux autres; 3° au milieu des deux portées de chaque traverse, une pile de maçonnerie brute de 0m,80 de hauteur, dont la section sera un carré de 0m,60 de côté au haut et de 0m,80 au bas; 4° un dallage maçonné reliant toutes les piles au niveau du dessous des longrines et se prolongeant, d'une part, jusqu'au mur dossier; d'autre part, sur 2 mètres en avant du gril.

Le concessionnaire aura la faculté de proposer aux dispositions ci-dessus telles additions ou modifications qu'il lui conviendra, mais il ne pourra les mettre à exécution sans l'approbation préalable du ministre des travaux publics. Il demeurera, d'ailleurs, seul responsable, dans tous les cas, de la stabilité et de la solidité des grils.

Art. 10. — Outre le platin de carénage proprement dit, l'État livrera au concessionnaire, pour la durée de sa concession, l'emplacement nécessaire à l'établissement du chantier défini en l'article 7 du présent cahier des charges. De plus, une zone de 20 mètres de largeur le long des quais bordant le platin sera réservée pour le service de cet établissement, sans que, néanmoins, le passage du public y puisse être interdit; c'est sur cette zone que, après entente avec les ingénieurs, le concessionnaire installera les divers édifices ou appareaux dont il est parlé à l'article 6. Enfin, le concessionnaire pourra tirer parti de la cale aux bois bordant le platin à l'ouest, sauf à la dégager à première réquisition ou à la voir dégager à ses frais chaque fois qu'un navire chargé de bois sera autorisé à en user pour ses opérations de déchargement. Toutefois, le concessionnaire ne fera usage de cette cale qu'à ses risques et périls, et à charge par lui de réparer les dégradations et avaries qu'il pourrait y causer.

Art. 11. — Les travaux, installations et appropriations à faire par le concessionnaire, en vertu des articles précédents et suivants (sauf la grue à bras), devront être terminés et mis en état de réception dans un délai d'un an, à partir de la notification du décret de concession; toutefois, ce délai sera réduit à six mois pour le petit gril et à neuf mois pour le grand. Quant à la grue à bras, elle devra être établie dès que l'administration jugera que la grue-mâture et la grue à vapeur ne suffisent plus aux besoins du commerce maritime.

TITRE III.

DISPOSITIONS DE LA GRUE-MATURE ET DE LA GRUE A VAPEUR.

Art. 12. — La grue-mâture sera établie sur le quai ouest du grand bassin du nord-est, au point qui sera indiqué par les ingénieurs. Elle sera d'une force de 20 tonnes; elle est destinée aussi bien au chargement et au déchargement des marchandises lourdes qu'au mâtage et au démâtage des navires. Les projets

de cet engin et de ses fondations devront être soumis à l'administration et ne pourront être exécutés qu'après avoir reçu son approbation.

Art. 13. — La grue à vapeur et la grue à bras pourront être fixes ou mobiles; si elle est fixe, la grue à vapeur sera placée soit en tête de l'éperon n° 2, soit en un point des quais du grand bassin du nord-est déterminé par les ingénieurs. Sa volée devra pouvoir faire, sur l'arête des quais, une saillie de 5 mètres au moins; elle pourra soulever à grande vitesse un poids de 1.500 kilogrammes; elle devra pouvoir faire en moyenne, avec ce poids, trente manœuvres à l'heure; la course du crochet sera de 12 mètres. La grue sera pourvue de freins, loquets d'arrêt et autres accessoires de nature à donner toute sécurité au travail. Elle sera disposée de façon que la volée puisse exécuter une rotation complète autour du pivot vertical.

La grue à bras aura une puissance de 5.000 kilogrammes; elle aura la même portée que la grue à vapeur et sera tournante comme elle; elle aura un engrenage de petite vitesse et un engrenage de grande vitesse; son emplacement, si elle est fixe, sera déterminé par les ingénieurs.

Art. 14. — Le concessionnaire sera tenu de faire tous les travaux confortatifs et les dépenses nécessaires pour établir solidement la mâture et les grues aux points désignés, et pour remettre en état, sous la surveillance des agents des ponts et chaussées, les divers ouvrages qu'ils seront obligés de démolir pour cet établissement. Il aura à prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter des accidents dont il demeurerait seul responsable et pour lesquels l'État ne saurait être recherché sous aucun prétexte.

TITRE IV.

TAXES A PERCEVOIR.

Art. 15. — Pendant toute la durée de la concession, le concessionnaire est autorisé à percevoir à son profit, pour l'usage des ouvrages, appareaux, ustensiles et engins définis plus haut, les droits stipulés aux tarifs ci-après :

1° NAVIRES FRANÇAIS.

GRILS, CALES ET PLATIN.

Grils : 0f,10 par tonneau de jauge et par jour de séjour, que l'on travaille ou non, le jour de l'entrée et le jour de la sortie compris, sauf les dimanches et jours fériés, durant lesquels le travail sera interdit (*).

Cale élévatoire ou cale aux bois : 0f,05 par jour, comme ci-dessus.

Platin : 0f,04 par jour, comme ci-dessus.

Gardiennage : un sixième des taxes résultant du tarif précédent, pour frais de gardiennage et d'administration.

(*) En cas d'urgence dûment constatée, le travail du dimanche et des jours fériés pourra être autorisé par le préfet. En ce cas, la taxe serait également due pour les dimanches ou jours fériés durant lesquels on aurait travaillé.

2° NAVIRES ÉTRANGERS.

Les navires étrangers payeront moitié en sus des droits ci-dessus.

PIGOULIÈRE, ÉTUVE ET AGRÈS.

Pigoulière : 0f,30 par heure de chauffage du goudron, du bral ou du galipot, le combustible et la main-d'œuvre n'étant pas compris dans ces prix ; l'heure commencée sera comptée entière.

Étuve : 1f,25 par centimètre d'épaisseur de chaque bordage à appliquer, le combustible et les chauffeurs étant fournis par le concessionnaire.

Chevalets avec cursive : 0f,25 par jour et par chevalet.

Treuils garnis : 3 francs par journée.

Pompe à incendie : 6 francs par carène et par côté de navire.

Chantier pour le travail des bois : un demi-centime par jour et par mètre carré de terrain occupé dans le chantier clos par le concessionnaire.

GRUE-MATURE.

0f,20 par tonneau de jauge pour mâter ou démâter entièrement un navire, hune comprise.

0f,10 par tonneau de jauge pour un seul mât, hune comprise.

0f,05 par tonneau de jauge pour le beaupré ou le mât d'artimon.

5 francs pour passer ou dépasser une hune.

0f,12 par 100 kilogrammes pour charger ou décharger un colis au-dessous de 5.000 kilogrammes.

0f,25 par 100 kilogrammes pour charger ou décharger un colis de 5.000 à 10.000 kilogrammes.

0f,75 par 100 kilogrammes pour charger ou décharger un colis de 10.000 à 15.000 kilogrammes.

1f,25 par 100 kilogrammes pour charger ou décharger un colis de 15.000 à 20.000 kilogrammes.

Pour les marbres et les granits, les poids sont déterminés à raison d'un poids moyen de 2.500 kilogrammes par mètre cube pour les granits et de 2.800 kilogrammes pour les marbres.

0f,30 par heure de travail de la grue-mâture pour le gardiennage.

GRUE A VAPEUR A GRANDE VITESSE.

0f,05 par 100 kilogrammes pour chargement ou déchargement de marchandises, en vrac ou en colis, au-dessous de 500 kilogrammes.

1 franc par 1.000 kilogrammes entre 500 et 1.000 kilogrammes.

1f,50 par 1.000 kilogrammes entre 1.000 et 1.500 kilogrammes.

0f,30 en plus par heure de travail de la grue pour le gardiennage.

La mise en feu de la grue ne pourra être exigée si la perception ne doti pas être de 25 francs au moins.

GRUE A BRAS.

0f,05 par 100 kilogrammes pour tous les colis de moins de 1.500 kilogrammes.

0f,25 par 100 kilogrammes pour tous les colis compris entre 1.500 et 2.500 kilogrammes.

0f,30 par 100 kilogrammes pour tous les colis compris entre 2.500 et 3.500 kilogrammes.

0f,40 par 100 kilogrammes pour tous les colis compris entre 3.500 et 5.000 kilogrammes.

0f,30 par heure de travail de la grue pour le gardiennage.

Les prix ci-dessus seront augmentés de 50 p. 100 pour les trois grues lorsqu'il s'agira de charger ou de décharger des machines, chaudières ou appareils métalliques. Ils seront augmentés de 25 p. 100 dans le cas de transbordement entraînant mutation de navires. Lorsque les colis débarqués seront mis en dépôt sur les quais, il sera perçu 1 franc par 1.000 kilogrammes pour les mettre ensuite sur les voitures à l'aide des grues.

Art. 16. — Pour la perception des taxes, le tonnage des navires sera fixé d'après la jauge officielle de la douane française; le tonnage des navires à vapeur et des navires étrangers sera calculé sur leur jauge légale que l'on ramènera, par l'application d'un coefficient convenable, à la jauge de la douane française.

Pour l'usage des grues, la perception qui doit se faire d'après les poids déchargés, s'appliquera aux poids réels, lorsque les poids seront constatés contradictoirement entre le consignataire et l'administration des douanes; cette constatation servira de base à la perception.

Art. 17.— Toute personne faisant inscrire un navire pour user des ouvrages ou apparaux du concessionnaire versera, à titre d'arrhes, entre les mains de ses agents, les sommes ci-après, qui seront mentionnées sur le bulletin d'inscription et déduites du compte final : 1° inscription pour les grils, 10 francs; 2° inscription pour les cales et le platin, 5 francs ; 3° inscription pour la grue-mâture, 3 francs ; 4° inscription pour la grue à bras, 2 francs ; 5° inscription pour la grue à vapeur, 25 francs. Ces arrhes ne seront pas restituées et demeureront acquises au concessionnaire dans le cas où le navire renoncerait aux droits que l'inscription lui confère.

Art. 18. — Les tarifs stipulés au présent cahier des charges pourront être abaissés par le concessionnaire dans tout ou partie des taxes qu'ils comportent. En ce qui concerne les tarifs des grues, les diminutions pourront être limitées à une ou plusieurs catégories de produits ou de marchandises; mais les réductions ainsi consenties devront être appliquées à tous les objets placés dans des conditions similaires. Ces réductions devront d'ailleurs être homologuées et rendues exécutoires par arrêtés du préfet du Finistère. Une fois abaissées, les taxes ne pourront être relevées qu'après un délai de six mois. Le concessionnaire devra accepter, sans réclamation, les conditions nouvelles qui pourraient résulter, pour la perception des taxes, des modifications qui interviendraient, soit dans les conventions internationales, soit dans le mode de jaugeage des navires.

L'administration et le concessionnaire auront d'ailleurs le droit de prove-

quer, tous les cinq ans, la révision des tarifs fixés par l'article 15 du présent cahier des charges.

TITRE V.

CONDITIONS ET POLICE DE L'EXPLOITATION.

Art. 19. — L'usage des grils, des grues et de tous les engins ou apparaux définis ci-dessus sera public et mis à la portée de tous, dans des conditions égales, moyennant les redevances établies suivant le rang d'inscription de chacun; il sera ouvert, dans les bureaux du concessionnaire, des registres à souche, parafés par l'ingénieur du port, et sur lesquels ce rang d'inscription sera constaté, en même temps qu'un bulletin d'inscription détaché des dits registres sera remis aux intéressés.

La répartition des terrains demandés en location pour le travail des bois se fera sous le contrôle spécial des ingénieurs, dans l'ordre des demandes et de manière à ménager tous les intérêts.

Art. 20. — Le concessionnaire ne pourra être tenu de fournir ni main-d'œuvre, ni apparaux pour le placement des navires sur les grils, les cales ou le platin, leur retrait ou leurs mouvements. Pour la grue-mâture et la grue à bras, la main-d'œuvre restera à la charge de ceux qui s'en serviront, le concessionnaire ne devant fournir, comme apparaux, que la chaîne, les poulies et deux estropes. En ce qui concerne la grue à vapeur, la conduite et l'alimentation de l'appareil à vapeur et la fourniture de deux estropes constitueront les seules obligations du concessionnaire. La manœuvre de ces grues se fera toujours sous la direction du gardien institué par le concessionnaire, auquel ceux qui en feront usage ne devront aucune rémunération en dehors de la taxe fixée au tarif. Pour les grues mobiles, la manœuvre pour les pousser au lieu d'emploi serait à la charge de ceux qui s'en serviraient.

Dans tous les cas, les armateurs ou capitaines de navires pourront employer librement tous entrepreneurs et ouvriers qu'ils auront choisis.

Art. 21. — Les navires dont les armateurs, consignataires ou capitaines voudront opérer le chargement ou déchargement à l'aide des grues, ou qu'ils voudront faire passer au platin du carénage, ne pourront exécuter leurs mouvements et prendre leur place qu'en vertu d'une autorisation du capitaine du port, délivrée sur le vu des bulletins d'inscription dont il est parlé à l'article 19, en observant l'ordre des numéros d'inscription, sans distinction de provenance ni de pavillon, sauf les cas d'urgence et de force majeure que le capitaine du port sera seul apte à constater; d'ailleurs les navires resteront soumis à toute les prescriptions du règlement général du port, de l'arrêté préfectoral du 13 juin 1860, relatif au chauffage des carènes, et des règlements de police ou autres qui pourraient intervenir pendant la durée de la concession.

Art. 22. — Le concessionnaire devra entretenir constamment en bon état, pour l'usage auquel ils sont destinés, les ouvrages et les divers apparaux mentionnés ci-dessus. Il sera responsable envers l'État de toutes les dégradations qui pourraient être causées aux ouvrages du port par l'usage ou la réparation de ce matériel.

Art. 23. — Quand les grues ne fonctionneront pas, les volées devront être

arrêtées parallèlement à l'arête du quai; elles ne devront, dans aucun cas, gêner le service des voies ferrées établies ou à établir sur le port, et le concessionnaire sera tenu de se soumettre, sans réclamations, aux sujétions résultant de ce service, il en sera de même en ce qui concerne les voies ferrées qui pourront être placées par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest aux abords du platin de carénage.

Art. 24. — Si l'administration des ponts et chaussées était conduite à procéder à la consolidation ou à la reconstruction de parties de quais placées au droit des ouvrages ou des apparaux du concessionnaire, celui-ci serait tenu de prendre à ses frais les dispositions nécessaires pour préserver son matériel de tout accident, sans entraver la marche des travaux, et, dans aucun cas, l'État ne saurait être recherché pour les chômages, les accidents ou les avaries qui seraient les conséquences de ces opérations.

TITRE VI.

DURÉE DE LA CONCESSION, CAS DE DÉCHÉANCE, CONDITIONS GÉNÉRALES.

Art. 25. — Lorsque les ingénieurs des ponts et chaussées chargés du service du port de Brest auront constaté par un procès-verbal que tout ce que le concessionnaire doit mettre en exploitation, suivant les conditions susénoncées, est convenablement exécuté, M. le préfet du Finistère prendra un arrêté pour autoriser la perception des taxes spécifiées aux tarifs ci-dessus. La perception aura lieu au profit du concessionnaire pendant une période de trente années, à partir de la date de cette autorisation. A l'expiration de cette période, l'État entrera en pleine possession des ouvrages et du matériel du concessionnaire, sans avoir à en payer la valeur.

Art. 26. — Pendant la durée des travaux, qu'il exécutera par ses moyens et avec des agents de son choix, le concessionnaire sera soumis au contrôle et à la surveillance des ingénieurs du service du port, qui auront mission de veiller à l'exécution du présent cahier des charges.

Art. 27. — L'administration se réserve le droit d'avoir ou d'établir, pour son usage spécial, dans toutes les parties du port, toute espèce d'ouvrages, de machines ou d'apparaux de la nature de ceux définis au présent, et de concéder, en dehors de l'enceinte du port, telle qu'elle est réglée par le décret du 17 mars 1869, l'établissement d'ouvrages, machines ou apparaux de cette nature, avec ou sans droit de péage, sans que le concessionnaire puisse réclamer ni prétendre à aucune indemnité.

Art. 28. — Si le concessionnaire n'avait pas fait commencer ses travaux dans les trois mois de la notification du décret de concession, il serait déchu de plein droit, sans qu'il fût besoin de mise en demeure ou d'une notification quelconque.

Art. 29. — Faute par le concessionnaire d'avoir terminé ce qu'il a à faire dans les délais fixés par l'article 11, faute aussi par lui de remplir les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, il encourrait la déchéance, et il pourrait être pourvu à l'exécution des engagements contractés au moyen d'une adjudication qui serait ouverte sur une mise à prix

des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés et du matériel déjà fourni, les clauses du cahier des charges restant les mêmes pour le nouveau concessionnaire.

Le concessionnaire évincé recevrait du nouveau concessionnaire le prix que l'adjudication aurait déterminé. Si l'adjudication ouverte n'amenait aucun résultat, on en essayerait une nouvelle après un délai de six mois, et si cette seconde tentative restait aussi sans résultat, le concessionnaire serait définitivement déchu de tout droit à la concession ; dans ce cas, les ouvrages déjà exécutés et les matériaux comme le matériel approvisionné deviendraient la propriété de l'État.

Les dispositions du présent article et celles de l'article précédent ne son pas applicables au cas où le retard des travaux ou l'interruption de l'exploitation proviendrait de force majeure régulièrement constatée.

En cas d'arrêt de l'exploitation, l'administration prendra d'urgence toutes les mesures nécessaires pour éviter toute interruption dans le service, sans que les ayants droit du concessionnaire puissent réclamer aucune indemnité pour ce fait. Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, le concessionnaire ou ses ayants droit n'ont pas valablement justifié qu'ils sont en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et s'ils ne l'ont pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le ministre; cette déchéance prononcée, il sera procédé à l'adjudication comme il est dit ci-dessus. Il est stipulé, d'ailleurs, qu'aucun des objets formant le matériel ou l'outillage qui doit, aux termes de l'article 25, faire retour à l'État lors de l'expiration de la concession, ne pourrait ni être engagé par le concessionnaire à titre de nantissement, ni être saisi par ses créanciers.

Art. 30. — Les contraventions aux dispositions qui précèdent seront constatées par procès-verbaux dressés par les agents des ponts et chaussées. Les contestations qui pourraient s'élever entre l'administration et le concessionnaire, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation du présent cahier des charges, seraient jugées par le conseil de préfecture du Finistère, sauf recours au Conseil d'État.

(N° 501)

[14 septembre 1875.]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways dans la ville de Dunkerque.

Vu la demande présentée par l'administration municipale de Dunkerque, à l'effet d'obtenir l'autorisation d'établir sur un certain nombre de voies publiques de cette ville, dépendant de la grande et de la petite voirie ainsi que du domaine militaire, un réseau de tramways, aux clauses et conditions du cahier des char-

ges arrêté, le 29 juillet 1875, par le ministre des travaux publics;

Vu l'avant-projet dressé par le maire de Dunkerque, et notamment le plan d'ensemble, en date du 10 septembre 1873;

Vu les pièces de l'enquête ouverte en exécution de l'article 3 de la loi du 3 mai 1841 et dans la forme prescrite par l'ordonnance réglementaire du 18 février 1834;

Vu notamment le procès-verbal de la commission d'enquête du 25 juillet 1874;

Vu l'avis de la chambre de commerce de Dunkerque, du 18 septembre 1874;

Vu la lettre du préfet, du 2 octobre 1874;

Vu l'adhésion, sous réserves, du ministre de la guerre, du 8 septembre 1874;

Vu les lettres du ministre de l'intérieur, des 23 janvier et 23 mars 1875;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, des 30 avril 1874 et 11 janvier 1875;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways sur diverses voies publiques de la ville de Dunkerque dépendant de la grande et de la petite voirie ainsi que du domaine militaire.

Art. 2. — La ville de Dunkerque est autorisée à établir les dits tramways a ses risques et périls, en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges et suivant les dispositions générales du plan annexés au présent décret.

Art. 3. — Les expropriations nécessaires à l'exécution de l'entreprise devront être accomplies dans un délai de cinq ans à partir de la promulgation du présent décret.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ville de Dunkerque est autorisée à placer, à ses risques et

(*) Ce cahier des charges est identique à celui des tramways du Havre (voir *Annales* 1874, p. 328), sauf pour les articles qui sont insérés ici.

périls, sur les voies publiques ci-après désignées, dépendant tant de la grande voirie que de la voirie urbaine, un réseau de voies ferrées desservies par des chevaux, et à y établir un service de voyageurs.

Le réseau comprendra les deux lignes suivantes :

LIGNE PRINCIPALE.

Cette ligne principale suivra l'itinéraire suivant :

Place de la Nouvelle-Gare ;

Boulevard à construire entre cette gare et le canal de Bergues;

Pont à construire sur le canal de Bergues ;

Rue du Magasin-aux-Fourrages ;

Place du Palais-de-Justice ;

Place de la République (côtés ouest et nord-ouest);

Rue des Capucins ;

Place Jean-Bart (côté ouest);

Rue de l'Église ;

Place d'Armes;

Rue du Quai;

Quai du Leugenaër;

Quai de la Visite;

Quai des Anglais;

Quai de la Cunette;

Chaussée en gravier longeant le chemin de fer de Furnes jusqu'au pont Maló ;

Pont Maló;

Et chemin d'intérêt commun n° 88 jusqu'à la sortie des fortifications.

Jusqu'à la construction du boulevard à établir au devant de la nouvelle gare, la ville de Dunkerque aura le droit soit d'arrêter son réseau à la place de la République, soit de le prolonger jusqu'à la gare, en passant par le marché au blé, l'écluse de Bergues, et la rue de la Gare.

Hormis pendant la saison des bains, la ville de Dunkerque ne sera tenue qu'au trajet compris entre la gare du Nord et la gare actuelle du chemin de fer de Furnes.

La partie de la voie comprise entre le quai de la Cunette et la sortie des fortifications sera modifiée après la construction de la porte de ville à élever dans les nouvelles fortifications de l'est.

DEUXIÈME LIGNE.

Cette deuxième ligne se détachera de la ligne principale sur la place Jean-Bart et suivra l'itinéraire suivant :

Place Jean-Bart (côté sud) ;

Rue Sainte-Barbe ;

Rue Royer :

Place du Théâtre (côtés ouest et nord) ;

des cantonniers qui seront chargés de la police et de l'entretien des voies ferrées.

Art. 14. — Les types des diverses voitures à mettre en service devront être soumis à l'approbation préalable du préfet.

Les voitures destinées au transport des voyageurs seront du meilleur modèle, suspendues sur ressorts, garnies à l'intérieur de banquettes rembourrées, et fermées à glaces. Leur largeur sera de 1m,98 au plus.

Ces voitures devront remplir les conditions de police réglées ou à régler pour les voitures qui servent au transport des personnes.

Art. 15. — (*Voir le même article du type.*)

TITRE III.

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 16. — La durée de la concession, pour les lignes mentionnées à l'article 1er du présent cahier des charges, sera de quarante ans, à partir de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux de la ligne principale.

Art. 17. — A l'expiration de la concession, le Gouvernement décidera, la ville entendue, si les voies ferrées seront maintenues en tout ou en partie pour être l'objet d'une nouvelle concession.

Dans le cas du maintien des voies, les conditions de la nouvelle concession seront arrêtées après instruction.

Art. 18. — Dans le cas où le Gouvernement déciderait, au contraire, qu'à l'expiration de la concession les voies devront être supprimées en tout ou partie, les voies supprimées seront enlevées et les lieux remis dans l'état primitif par les soins et aux frais de la ville de Dunkerque, sans qu'elle puisse prétendre à aucune indemnité ni exiger que l'État reprenne aucune partie des objets mobiliers et immobiliers qui dépendent de ces voies.

Art. 19. — Faute par la ville de Dunkerque d'avoir présenté les projets ou d'avoir entièrement pourvu à l'exécution et à l'achèvement des travaux dans les délais fixés, et faute aussi par elle de remplir les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance.

Si la déchéance est prononcée, l'administration ordonnera, la ville entendue, soit la suppression partielle ou totale des travaux, soit leur conservation et l'exploitation sur des bases qu'elle arrêtera.

Dans le cas de la suppression, les ouvrages seront démolis et les lieux remis dans l'état primitif par les soins et aux frais de la ville, ainsi qu'il est dit ci-dessus.

Art. 20 et 21. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS.

Art. 22. — A titre d'indemnité de la dépense et à raison des charges que la présente concession peut entraîner, le Gouvernement accorde à la ville de

Dunkerque l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, un prix de transport qui ne pourra, aussi bien pour les places de plates-formes que pour celles d'intérieur, excéder $0^{f},10$ par kilomètre et par voyageur, le kilomètre commencé comptant pour entier. Toutefois, ce prix, quelle que soit la distance parcourue, ne devra pas être inférieur à $0^{f},15$. Les enfants au-dessous de quatre ans, tenus sur les genoux, seront transportés gratuitement. Il en sera de même des paquets et bagages peu volumineux susceptibles d'être portés sur les genoux sans gêner les voisins, et dont le poids n'excédera pas 10 kilogrammes.

Art. 23. — Dans le cas où la ville jugerait à propos d'abaisser tout ou partie des tarifs, les taxes réduites ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois.

Art. 24. — Au moyen de la perception de ces tarifs, la ville de Dunkerque contracte l'obligation d'assurer le transport des voyageurs avec soin, exactitude et célérité ; à cet effet, elle devra faire mettre et entretenir en circulation, en toute saison, le nombre de voitures et de chevaux réclamé par les besoins du service, en se conformant aux arrêtés qui seront pris par le préfet.

Art. 25 et 26. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 27. — Les soldats et les sous-officiers en uniforme seront transportés à moitié prix.

Art. 28. — Les ingénieurs et les agents chargés de la surveillance de la voie seront transportés gratuitement dans les voitures du concessionnaire pour l'exercice de leurs fonctions.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 29. — (*Voir le même article du type.*)

Art. 30. — En cas d'interruption des voies ferrées par suite des travaux exécutés sur la voie publique, la ville pourra être tenue de rétablir provisoirement les communications, soit en déplaçant momentanément ses voies, soit en les branchant l'une sur l'autre, soit en employant à la traversée de l'obstacle des voitures ordinaires qui puissent le tourner en suivant d'autres lignes.

Art. 31. — Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'autoriser toute autre entreprise de transport usant de la voie ordinaire, et, en outre, d'accorder de nouvelles concessions de voies ferrées s'embranchant sur celles qui font l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établies en prolongement des mêmes voies.

Moyennant le droit de péage tel qu'il est ci-dessus fixé par l'article 22 et les arrangements qu'ils prendront avec la ville, les concessionnaires de ces embranchements ou prolongements pourront, sous la réserve de l'observation des règlements de police, faire circuler leurs voitures sur ces lignes, et réciproquement.

Dans le cas où la ville et les concessionnaires de ces embranchements ne pourraient s'entendre sur l'exercice de cette faculté, le préfet statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre eux à cet égard. Les autorisations prévues ci-dessus ne seront accordées qu'après enquête et dans la même forme que la présente autorisation. La ville sera entendue et le ministre de l'intérieur sera appelé à donner son avis.

Art. 32. — Le Gouvernement se réserve, en outre, le droit d'autoriser, dans la forme prescrite par l'article précédent, de nouvelles entreprises de transport sur les voies ferrées qui font l'objet de la présente concession, à charge par ces entreprises d'observer les règlements de service et de police, et de payer, au profit du concessionnaire, un droit de circulation qui sera arrêté par l'administration supérieure, sur la proposition de la ville, et qui ne pourra excéder la moitié ni être inférieur au tiers des tarifs; cette proportion sera soumise à la révision prévue à l'article 25.

Art. 32 *bis*. — Dans le cas où des autorisations seraient accordées en vertu des articles 31 et 32 ci-dessus, il est entendu que les nouveaux concessionnaires n'auraient pas le droit de prendre des voyageurs sur les lignes qui font partie de la présente concession, pour les descendre sur ces mêmes lignes.

Art. 33. — Les agents et les cantonniers qui seront chargés de la surveillance et de l'entretien des voies ferrées pourront être assermentés afin d'avoir qualité pour dresser des procès-verbaux.

Art. 34. — Comme toutes les concessions faites sur le domaine public, la présente concession est toujours révocable sans indemnité, en tout ou en partie, avant le terme fixé pour sa durée par l'article 16.

La révocation ne pourra être prononcée que dans les formes de la présente concession. En cas de révocation avant l'expiration de la concession ou de la suppression ordonnée à la suite de la déchéance, la ville ou ses ayants droit seront tenus de rétablir les lieux dans l'état primitif à leurs frais.

Art. 35. — Les contestations qui s'élèveraient entre la ville de Dunkerque et l'administration au sujet de l'exécution ou de l'interprétation du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Nord, sauf recours au Conseil d'Etat.

Art. 36. — La ville de Dunkerque sera tenue de déposer à la préfecture du Nord un plan détaillé de ses voies ferrées, telles qu'elles auront été exécutées.

Art. 37. — Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés.

Dressé par nous, maire de Dunkerque.

(N° 502)

[28 septembre 1875.]

Construction de la route départementale de la Seine, n° 75.

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de construction

de la route départementale de la Seine, n° 75, de la route départementale, n° 74, au chemin de grande communication, n° 32, suivant la direction générale indiquée par la ligne rouge ponctuée AB sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 503)

[28 septembre 1875.]

Rectification de la route, n° 137, de Bordeaux à Saint-Malo (Ille-et-Vilaine).

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à la rectification de la route nationale, n° 137, de Bordeaux à Saint-Malo, dans les côtes de Poligné (Ille-et-Vilaine), suivant la direction générale figurée en rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

Les travaux de cette entreprise sont déclarés d'utilité publique.

2° La dépense, évaluée à 33.000 francs, sera imputée sur les fonds affectés annuellement à la rectification des routes nationales par le budget du ministère des travaux publics.

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de la dite rectification, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

4° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 504)

[28 septembre 1875.]

Ligne de Paris à Mulhouse. — Etablissement de grands ateliers de réparations.

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement de grands ateliers de réparations à la gare de Romilly-sur-Seine (ligne de Paris à Mulhouse), conformément au plan dressé, le 10 décembre 1874, par la compagnie des chemins de fer de l'Est, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° Pour l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution des dits travaux, la compagnie des chemins de fer de l'Est est substituée aux droits comme aux obligations qui résultent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

Ces terrains seront incorporés au chemin de fer de Paris à Mulhouse et feront retour à l'Etat à l'expiration de la concession.

Les formalités de l'expropriation devront être accomplies dans un délai de deux ans.

(N° 505)

[28 septembre 1875.]

Ligne de Bordeaux à Cette. — Modification de l'aqueduc dit de Saint-Martin.

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour la modification de l'aqueduc dit *de Saint-Martin*, situé au piquet kilométrique 351^{k},289 de la ligne de Bordeaux à Cette, et pour la rectification du côté latéral de gauche aux abords (Aude), conformément au plan d'ensemble produit par la compagnie des chemins de fer du Midi et portant les dates des 23-30 mai et 3 juin 1874, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° Pour l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution des dits travaux et qui sont entourés d'un liséré orange sur le

plan précité, la compagnie du chemin de fer du Midi est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

Ces terrains seront incorporés au chemin de fer de Bordeaux à Cette et feront retour à l'État à l'expiration de la concession.

Les expropriations devront être accomplies dans un délai de deux ans.

(N° 506)

[28 septembre 1875.]

Ligne de Bordeaux à Cette. — Agrandissement de la gare de Trèbes.

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'agrandissement de la gare de Trèbes (Aude), ligne de Bordeaux à Cette, conformément au plan présenté par la compagnie des chemins de fer du Midi et portant les dates des 14, 19 et 26 janvier 1875, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° Pour l'expropriation des travaux nécessaires à l'exécution des dits travaux et qui sont entourés d'un liséré orange sur le plan précité, la compagnie des chemins de fer du Midi est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

Ces terrains seront incorporés au chemin de fer de Bordeaux à Cette et feront retour à l'État à l'expiration de la concession.

Les expropriations devront être accomplies dans un délai de deux ans.

(N° 507)

PERSONNEL.

Septembre et Octobre 1876.

I. — INGÉNIEURS.

1° NOMINATIONS.

(Décret du 21 octobre 1876.)

M. Pascal, inspecteur général de 2e classe, est nommé secrétaire général du ministère des travaux publics.

(Décret du 21 octobre 1876.)

M. Rousseau (Armand), ingénieur ordinaire de 1re classe, est nommé directeur des routes et de la navigation au ministère des travaux publics.

(Décret du 25 octobre 1876.)

M. Schlemmer, ingénieur en chef de 2e classe, est nommé directeur des chemins de fer au ministère des travaux publics.

(Décret du 21 octobre 1876.)

Sont nommés élèves ingénieurs de 3e classe les élèves de l'École polytechnique dont les noms suivent :

MM. Biraben (Joseph).
Jozan (André).
Dupin (Edmond-Hippolyte).
Volontat (de) (Dominique-Hyacinthe-Thomas-Rosario).
Lecompte (Auguste).
Dubreuque (Georges-Jean-Baptiste).
Monmerqué (Marie-Charles-Arthur).

MM. Guibal (Pierre-Marie-Élie).
Larminat (de) (Ferdinand-Jean-Marie).
Auger (Joseph-Marie-Victor).
Fouquet (Eugène-Jean-François-Joseph).
Launay (Félix-Léon-Charles-Eugène).
Aubin (Ernest-Édouard).
Heurtault (Eugène-Laurent).

MM. Salle (Georges-Alfred-Frédéric-Albert).
Chancel (Alphonse-Marius).
Bauchal (Louis-Georges).
MM. Cadart (Gaston-Charles-Louis).
Robaglia (Ange-Marie-Antoine, Bonaventure).
Pavillier (Louis-Georges).

2° CONGÉS.

2 *octobre* 1876. — M. Schérer, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Constantine, est mis, sur sa demande, en congé illimité, et autorisé à passer au service de la compagnie des chemins de fer de l'Est algérien.

26 *octobre*. — M. Lefèvre, ingénieur ordinaire, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Saint-Pol, et attaché en outre aux études et à la construction des chemins de fer d'Arras à Étaples, et de Béthune à Abbeville, est mis, sur sa demande, en congé illimité et autorisé à passer au service de la compagnie des chemins de fer du Nord.

3° RETRAITE.

	Date d'exécution.
27 sept. 1876. — M. Chenot, ingénieur en chef de 1re classe.	1er nov. 1876.

4° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. Méhaye, ingénieur en chef de 2e classe.	14 oct. 1876.
M. Maguès, inspecteur général honoraire.	17 oct. 2876.

5° DÉCISIONS DIVERSES.

3 *octobre* 1876. — Les effets du congé illimité accordé, par décision du 9 mars dernier, à M. Vainet, ingénieur ordinaire, ne courront qu'à partir du jour où la liquidation des dépenses de la 1re section du chemin de fer de Béthune à Abbeville sera terminée.

4 *octobre*. — La résidence de l'ingénieur en chef chargé du service des études et de la construction du chemin de fer de Saint-Denis-les-Martel au Buisson, avec embranchement sur Gourdon, des études du chemin de fer de Gourdon à la ligne de Périgueux à Brive, et de la construction du chemin de fer de Libourne à Bergerac, est transféré de Bergerac à Périgueux.

14 *octobre*. — Le service du contrôle des travaux de la ligne de la Varenne à Brie-Comte-Robert, sera supprimé à dater du 1er novembre.

Les archives de ce service seront remises au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est.

14 *octobre* 1876. — M. Delestrac, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Montpellier, et attaché, en outre, au service hydraulique du département de l'Hérault est attaché au service des ports de commerce de l'Hérault, et au contrôle des travaux du chemin de fer de Montpellier à Rodez, en remplacement de M. Salva, précédemment appelé à remplir les fonctions d'ingénieur en chef.

M. Delestrac résidera à Cette.

17 *octobre*. — Le contrôle des travaux des lignes concédées à titre définitif à la compagnie de l'Est, par la convention du 31 décembre 1875, et dont le service a été confié à M. l'ingénieur en chef Marx, est réparti en trois arrondissements d'ingénieur, savoir :

1° Ligne d'Is-sur-Tille à Gray, M. Jundt, ingénieur en chef, à Belfort;

2° Lignes d'un point de la vallée de l'Ourcq, à déterminer de la Ferté-Millon à Mareuil-sur-Ourcq, à Esternay, par ou près Château-Thierry et Montmirail; d'Esternay à Romilly, par ou près Villenauxe, M. Révol, ingénieur ordinaire, à Paris;

3° Lignes de Châtillon-sur-Seine à Is-sur-Tille, et de Recey à Langres, M. Marie, ingénieur ordinaire à Langres.

13 *octobre*. — M. Bartaud, conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de la Dordogne, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Sarlat, en remplacement de M. Liébeaux, précédemment appelé à une autre destination.

Il remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

21 *octobre*. — M. Bazin, ingénieur en chef, attaché au service du canal de Bourgogne, est chargé du service de ce canal, en remplacement de M. Chenot, précédemment admis à la retraite.

Idem. — M. Perrin, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Brioude, est chargé, dans le département de la Gironde, du service ordinaire de l'arrondissement du Nord, et attaché, en outre, au service hydraulique et au service maritime du même département, en remplacement de M. La Rivière, précédemment appelé à une autre destination.

M. Perrin résidera à Libourne.

Idem. — Le service du contrôle des travaux du chemin de fer de Bondy à Aulnay-les-Bondy, sera supprimé à dater du 1er novembre 1876.

Les archives de ce service seront remises au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est.

21 *octobre* 1876. — M. Bruniquel, ingénieur ordinaire, en congé illimité, est remis en activité et chargé du service ordinaire du département du Var, en remplacement de M. Lerch, mis en congé. Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — Le service des ponts et chaussées du département d'Eure-et-Loir, réparti en trois arrondissement d'ingénieur ordinaire, est divisé en deux arrondissements, avec résidences à Chartres et à Châteaudun.

Les limites des nouveaux arrondissements seront ultérieurement fixées.

Idem. — M. Mayer, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Chartres, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Cambrai et attaché, en outre, au service de la navigation de la Belgique vers Paris et au contrôle des travaux des chemins de fer du Nord, en remplacement de M. Piéron, mis précédemment en congé illimité.

26 *octobre.* — M. Cosserat, ingénieur ordinaire, attaché au service de la navigation du Lot, au contrôle des travaux de l'embranchement de Cahors et au service des inondations dans le bassin de la Garonne, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Saint-Pol et attaché, en outre, aux études et à la construction des chemins de fer d'Arras à Étaples et de Béthune à Abbeville, en remplacement de M. Lefebvre, mis en congé illimité.

Idem. — M. Robert, ingénieur ordinaire, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Montélimar (Drôme) et attaché, en outre, aux études des chemins de fer de Crest à la ligne de Grenoble à Gap et d'Orange à celle de Cavaillon à Gap, en remplacement de M. Pérouse, précédemment appelé à une autre destination.

Idem. — M. Bellot, ingénieur en chef, chargé du service maritime de la Seine-Inférieure, reste chargé de la direction des études du canal du Havre à Port-Jérôme.

Idem. — M. Le Chatelier, ingénieur ordinaire, est attaché, au service de la navigation du Lot, au contrôle des travaux du chemin de fer d'embranchement de Cahors et au service des inondations dans le bassin de la Garonne, en remplacement de M. Cosserat, appelé à une autre destination.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

11 *octobre* 1876.— M. Thébault, conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département du Morbihan, admis à faire valoir ses droits à la retraite à dater du 1er octobre, est nommé conducteur principal honoraire.

Sont nommés au grade de conducteur de 4e classe les candidats déclarés admissibles ci-après désignés :

2 *octobre* 1876.—M. Monsel, Seine, navigation de la Seine (2e section).

Idem.—M. Chambrin, Puy-de-Dôme, chemins de fer.

Idem. — M. Rolly, Puy-de-Dôme, chemins de fer.

6 *octobre.* — M. Morlighem, Dordogne, chemins de fer.

7 *octobre.* — M. Florentin, Isère, service ordinaire.

Idem.— M. Rafini, Algérie.

13 *octobre.* — M. Gueylard, Dordogne, service ordinaire et chemins de fer.

14 *octobre.* — M. Lasserre, Morbihan, service ordinaire.

17 *octobre.* — M. Meugnot, Savoie, chemins de fer.

Idem. — M. Murat, Savoie, chemins de fer.

18 *octobre.* — M. Lesierre, Sarthe, chemins de fer.

21 *octobre.*—M. Lannusse, Tarn, chemins de fer.

Idem.—M. Langard, Mayenne, chemins de fer.

28 *octobre.* — M. Guilhot, Drôme, navigation du Rhône.

30 *octobre.* — M. Lebrun, Seine, navigation de la Seine (2e section).

Idem. — M. Fleury, Morbihan, chemins de fer.

31 *octobre.* — M. Farail, Hérault, chemins de fer.

2° SERVICES DÉTACHÉS.

9 *octobre* 1876.—M. Grandidier, conducteur de 3e classe, attaché au service des chemins de fer d'intérêt local de Meurthe-et-Moselle et au contrôle des travaux des chemins de fer de l'Est, est mis à la disposition du maire de Nancy pour être employé au service municipal de cette ville.

28 *octobre* 1876. — M. Walter, conducteur de 2e classe, au service maritime du département des Bouches-du-Rhône, est mis à la disposition du ministre de la marine et des colonies pour être chargé de la direction du service des ponts et chaussées au Sénégal.

3° CONGÉS.

5 *octobre* 1876. — M. Decoux, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de la Haute-Loire, est mis en congé illimité.

Idem. — M. Ducastel, conducteur de 2e classe, au service de la navigation de la Belgique vers Paris, dans le département de Seine-et-Oise, est mis en congé illimité.

6 *octobre.* — M. Micault, conducteur de 3e classe, détaché au service municipal de Nancy, est mis en congé illimité.

7 *octobre.* — M. Gouy, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de l'Isère, est mis en congé illimité.

14 *octobre.* — M. Sébelin, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de l'Isère, est mis en congé illimité.

21 *octobre.* — M. Dépaquit, conducteur de 2e classe, au service ordinaire du département des Ardennes, est mis en congé illimité.

4° DÉMISSION.

9 *octobre* 1876. — Est acceptée la démission de M. Évrard, conducteur de 4e classe au service de la navigation de la Belgique vers Paris, dans le département de l'Aisne.

5° RETRAITES.

	Date d'exécution.
11 octobre. — M. Thébault, conducteur de 1re classe, Morbihan, service ordinaire.	1er octobre 1876.
17 octobre. — M. Lautier, conducteur de 2e classe, Loire-Inférieure, navigation de la Loire (4e section).	1er janvier 1877.
27 octobre. — M. Pieuchot, conducteur principal, Seine, navigation de la Seine (3e section).	1er octobre 1876.
28 octobre. — M. Rigogne, conducteur de 1re classe, Côte-d'Or, service ordinaire.	1er janvier 1877.

6° DÉCÈS.

	Date du décès
M. Doudelet, conducteur de 1re classe, Seine, contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord	17 septembre 1876.
M. Puissilieux, conducteur de 3e classe, au service de la Cochinchine	2 octobre 1876.

7° DÉCISIONS DIVERSES.

2 *octobre* 1876. — M. Tranchant, conducteur de 4e classe, au service du chemin de fer de Vichy à Thiers et à Ambert, dans le département du Puy-de-Dôme, passe au service ordinaire du département de la Vienne.

Idem. — M. Decarsin, conducteur de 3e classe, au service du chemin de fer de Tours à Montluçon, dans le département de l'Indre, passe, dans le département de Maine-et-Loire, au service des chemins de fer de Clisson à Cholet et d'Angers vers la Flèche.

7 *octobre.* — M. Renard, conducteur de 4e classe, au service de l'Algérie, passe au service ordinaire du département de l'Yonne.

9 *octobre.* — M. Brassart, conducteur de 4e classe, au service vicinal du département de l'Aisne, passe au service de la navigation de la Belgique vers Paris, dans le même département.

10 *octobre.* — M. Dewaële, conducteur de 2e classe, précédemment détaché au service de la province de Pernambuco (Brésil), est attaché, dans le département de la Seine, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

13 *octobre.* — M. Bault, conducteur de 4e classe, au service de la navigation du Rhône, dans le département du Rhône, est attaché, dans le même département, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

14 *octobre.* — M. Sarrazin, conducteur de 4e classe, au service du chemin de fer de Carcassonne à Quillan, dans le département de l'Aude, passe au service du chemin de fer de Saint-Denis-les-Martel au Buisson, dans le département de la Dordogne.

17 *octobre.* — M. Lemaire, conducteur de 3e classe, au service de l'Administration centrale, passe au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord, dans le département de la Seine.

21 *octobre.* — M. Larrieu, conducteur de 3e classe, au service

ordinaire du département du Gers, passe au service ordinaire du département de la Haute-Garonne. La décision qui l'attachait au service ordinaire du département de l'Ardèche est rapportée.

27 *octobre* 1876. — M. Barrié, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de la Lozère, passe au service du chemin de fer de Mende au Puy, dans le même département.

28 *octobre*. — MM. Fautsch, conducteur de 2e classe; Gaugé, Ferry (Ch.), Charton et Frécot, conducteurs de 4e classe, au service du canal de l'Est, dans le département de la Meuse, passent dans le département de Meurthe-et-Moselle, au même service.

Idem. — M. Jacques dit Lapierre, conducteur de 2e classe, au service du canal de l'Est, dans le département de Meurthe-et-Moselle, passe dans le département de la Meuse, au même service.

Idem. — M. Tavera, conducteur de 3e classe, au service ordinaire du département de la Corse, passe dans le département de la Seine, au service du chemin de fer d'Orléans à la mer.

30 *octobre*. — M. Aulagnier, ancien conducteur de 4e classe, est réintégré dans ses fonctions et attaché au service ordinaire du département de la Haute-Loire.

Idem. — M. Delamarre, conducteur de 4e classe, au service de la navigation de l'Aisne, dans le département de l'Aisne, est attaché, dans le département de l'Oise, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord.

TABLES

DES LOIS, DÉCRETS, ETC.

PUBLIÉS EN 1876.

PREMIÈRE TABLE.

RÉCAPITULATION PAR ORDRE CHRONOLOGIQUE.

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
	LOIS.		
1875			
8 mars.	Loi relative à la poudre-dynamite.	187	48
31 mai.	Loi qui autorise le ministre des travaux publics à accepter l'offre faite par le département de la Mayenne, d'avancer à l'État la somme de 1.300.000 francs, pour l'achèvement des écluses en construction sur la basse Mayenne.	189	49
31 mai.	Loi qui autorise le département de la Haute-Marne à contracter un emprunt.	190	50
4 juin.	Loi qui autorise le département de la Charente-Inférieure à contracter un emprunt et à s'imposer extraordinairement.	191	51
11 juin.	Achèvement du pavillon de Marsan et installation de la Cour des comptes. — Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1875.	192	52
12 juin.	Loi qui autorise le département de Maine-et-Loire à contracter un emprunt et à s'imposer extraordinairement. .	192	53
3 juillet.	Loi qui autorise le département de l'Ariége à contracter un emprunt.	193	54
3 juillet.	Établissement de plusieurs chemins de fer et concession de ces chemins à la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — Déclaration d'utilité publique.	194	55
6 juillet.	Loi relative à la déclaration d'utilité publique et à la concession, à la compagnie de Picardie-et-Flandres, des		

DATES. des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1875	*Suite des Lois.* chemins de fer, 1° de Cambrai à Douai; 2° d'Aubigny-au-Bac à Somain, avec embranchement sur Abscon. . .	202	56
14 juillet.	Amélioration de la rivière d'Aa, de la Scarpe supérieure et des canaux de Neuffossé, de Bourbourg et de Calais. — Déclaration d'utilité publique.	217	57
16 juillet.	Loi qui autorise le département des Vosges à contracter un emprunt.	218	58
17 juillet.	Loi qui autorise le département de l'Aisne à contracter un emprunt et à s'imposer extraordinairement.	219	59
17 juillet.	Loi qui autorise le département de l'Hérault à contracter un emprunt.	220	60
19 juillet.	Loi qui autorise le département des Pyrénées-Orientales à contracter un emprunt.	301	85
21 juillet.	Loi qui autorise le département des Basses-Pyrénées à contracter un emprunt.	301	86
22 juillet.	Loi qui ouvre au ministre des travaux publics des crédits supplémentaires sur les exercices 1874 et 1875.	302	87
24 juillet.	Loi qui autorise le département du Loiret à s'imposer extraordinairement.	303	88
24 juillet.	Loi qui autorise le département de la Manche à s'imposer extraordinairement.	304	89
27 juillet.	Loi qui autorise le département des Hautes-Alpes à contracter un emprunt.	305	90
28 juillet.	Loi qui autorise le département d'Eure-et-Loir à s'imposer extraordinairement.	305	91
2 août.	Loi qui autorise le département de la Lozère à contracter un emprunt et à s'imposer extraordinairement.	306	92
2 août.	Loi qui autorise la ville de Besançon à contracter un emprunt et à s'imposer extraordinairement.	306	93
2 août.	Loi relative à la déclaration d'utilité publique et à la concession d'un chemin de fer sous-marin entre la France et l'Angleterre.	307	94
2 août.	Loi qui approuve une convention passée entre l'État et la compagnie des Messageries maritimes.	1135	416
3 août.	Établissement des chemins de fer de Douai et d'Orchies à la frontière belge, vers Tournai, et approbation de la convention passée pour la concession de ces chemins. — Déclaration d'utilité publique.	323	95
3 août.	Loi qui ouvre au ministre de l'intérieur, sur l'exercice 1875, un crédit extraordinaire pour la réparation des dommages causés aux chemins vicinaux par les inondations.	325	96
3 août.	Loi qui ouvre au ministre des travaux publics, sur les exercices 1875 et 1876, des crédits extraordinaires applicables à la réparation des dommages causés aux travaux publics par les inondations.	326	97
3 août.	Loi qui autorise le département de l'Aude à s'imposer extraordinairement.	326	98
3 août.	Loi qui autorise le département des Bouches-du-Rhône à s'imposer extraordinairement.	327	99

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1875			
3 août.	Loi qui autorise le département de la Charente-Inférieure à contracter un emprunt et à s'imposer extraordinairement.	327	100
3 août.	Loi qui autorise le département des Landes à contracter un emprunt et à s'imposer extraordinairement.	328	101
4 août.	Établissement d'un chemin de fer de grande ceinture autour de Paris et concession du dit chemin à un syndicat représentant les compagnies du Nord, de l'Est, d'Orléans et de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — Déclaration d'utilité publique.	329	102
27 nov.	Loi qui autorise le département de l'Ardèche : 1° à avancer à l'Etat une somme de 1.200.000 francs pour la rectification de la route nationale, n° 103, de la Voulte au Puy; 2° à contracter un emprunt.	1137	417
2 déc.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Marmande à Angoulême et approuve la convention passée pour la concession du dit chemin de fer.	1138	418
4 déc.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'Alais au Rhône et approuve la convention passée pour la concession du dit chemin de fer.	1156	419
14 déc.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement de divers chemins de fer et approuve la convention passée avec la compagnie du Midi et du canal latéral à la Garonne, pour la concession de ces chemins de fer.	1174	420
14 déc.	Loi qui autorise le ministre des travaux publics à accepter, au nom de l'Etat, l'offre d'une avance de 12.600.000 francs pour la continuation des travaux d'amélioration du port de Dunkerque.	1181	421
14 déc.	Loi qui autorise le ministre des travaux publics à accepter, au nom de l'Etat, l'offre d'une avance de 5.900.000 francs pour la restauration des ports de Dunkerque et de Gravelines.	1183	422
14 déc.	Loi qui autorise le ministre des travaux publics à accepter, au nom de l'Etat, l'offre faite par la chambre de commerce de Calais d'avancer à l'Etat la somme de 15 millions de francs pour assurer l'exécution des travaux d'amélioration du port de cette ville.	1185	423
14 déc.	Loi qui autorise le ministre des travaux publics à accepter, au nom de l'Etat, l'offre faite par la chambre de commerce de Rouen d'avancer à l'Etat la somme de 3 millions de francs pour l'amélioration du port de cette ville.	1186	424
16 déc.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement de divers chemins de fer dans la région de l'ouest.	1188	425
17 déc.	Loi qui autorise le gouverneur général civil de l'Algérie à accepter, au nom de l'Etat, l'offre faite par la chambre de commerce de Philippeville d'avancer à l'Etat la somme de 2 millions de francs pour être affectée aux travaux d'achèvement du port de cette ville.	1190	426

DATES. des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMEROS des pages.	NUMEROS des articles.
1875	*Suite des Lois.*		
	chemins de fer, 1° de Cambrai à Douai; 2° d'Aubigny-au-Bac à Somain, avec embranchement sur Abscon. . .	202	56
14 juillet.	Amélioration de la rivière d'Aa, de la Scarpe supérieure et des canaux de Neuffossé, de Bourbourg et de Calais. — Déclaration d'utilité publique.	217	57
16 juillet.	Loi qui autorise le département des Vosges à contracter un emprunt.	218	58
17 juillet.	Loi qui autorise le département de l'Aisne à contracter un emprunt et à s'imposer extraordinairement.	219	59
17 juillet.	Loi qui autorise le département de l'Hérault à contracter un emprunt.	220	60
19 juillet.	Loi qui autorise le département des Pyrénées-Orientales à contracter un emprunt.	301	85
21 juillet.	Loi qui autorise le département des Basses-Pyrénées à contracter un emprunt.	301	86
22 juillet.	Loi qui ouvre au ministre des travaux publics des crédits supplémentaires sur les exercices 1874 et 1875.	302	87
24 juillet.	Loi qui autorise le département du Loiret à s'imposer extraordinairement.	303	88
24 juillet.	Loi qui autorise le département de la Manche à s'imposer extraordinairement.	304	89
27 juillet.	Loi qui autorise le département des Hautes-Alpes à contracter un emprunt.	305	90
28 juillet.	Loi qui autorise le département d'Eure-et-Loir à s'imposer extraordinairement.	305	91
2 août.	Loi qui autorise le département de la Lozère à contracter un emprunt et à s'imposer extraordinairement.	306	92
2 août.	Loi qui autorise la ville de Besançon à contracter un emprunt et à s'imposer extraordinairement.	306	93
2 août.	Loi relative à la déclaration d'utilité publique et à la concession d'un chemin de fer sous-marin entre la France et l'Angleterre.	307	94
2 août.	Loi qui approuve une convention passée entre l'État et la compagnie des Messageries maritimes.	1135	416
3 août.	Établissement des chemins de fer de Douai et d'Orchies à la frontière belge, vers Tournai, et approbation de la convention passée pour la concession de ces chemins. — Déclaration d'utilité publique.	323	95
3 août.	Loi qui ouvre au ministre de l'intérieur, sur l'exercice 1875, un crédit extraordinaire pour la réparation des dommages causés aux chemins vicinaux par les inondations.	325	96
3 août.	Loi qui ouvre au ministre des travaux publics, sur les exercices 1875 et 1876, des crédits extraordinaires applicables à la réparation des dommages causés aux travaux publics par les inondations.	326	97
3 août.	Loi qui autorise le département de l'Aude à s'imposer extraordinairement.	326	98
3 août.	Loi qui autorise le département des Bouches-du-Rhône à s'imposer extraordinairement.	327	99

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1875			
3 août.	Loi qui autorise le département de la Charente-Inférieure à contracter un emprunt et à s'imposer extraordinairement.	327	100
3 août.	Loi qui autorise le département des Landes à contracter un emprunt et à s'imposer extraordinairement.	328	101
4 août.	Établissement d'un chemin de fer de grande ceinture autour de Paris et concession du dit chemin à un syndicat représentant les compagnies du Nord, de l'Est, d'Orléans et de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — Déclaration d'utilité publique.	329	102
27 nov.	Loi qui autorise le département de l'Ardèche : 1° à avancer à l'Etat une somme de 1.200.000 francs pour la rectification de la route nationale, n° 103, de la Voulte au Puy; 2° à contracter un emprunt.	1137	417
2 déc.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Marmande à Angoulême et approuve la convention passée pour la concession du dit chemin de fer.	1138	418
4 déc.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'Alais au Rhône et approuve la convention passée pour la concession du dit chemin de fer.	1156	419
14 déc.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement de divers chemins de fer et approuve la convention passée avec la compagnie du Midi et du canal latéral à la Garonne, pour la concession de ces chemins de fer.	1174	420
14 déc.	Loi qui autorise le ministre des travaux publics à accepter, au nom de l'Etat, l'offre d'une avance de 12.600.000 francs pour la continuation des travaux d'amélioration du port de Dunkerque.	1181	421
14 déc.	Loi qui autorise le ministre des travaux publics à accepter, au nom de l'Etat, l'offre d'une avance de 5.900.000 francs pour la restauration des ports de Dunkerque et de Gravelines.	1183	422
14 déc.	Loi qui autorise le ministre des travaux publics à accepter, au nom de l'Etat, l'offre faite par la chambre de commerce de Calais d'avancer à l'Etat la somme de 15 millions de francs pour assurer l'exécution des travaux d'amélioration du port de cette ville.	1185	423
14 déc.	Loi qui autorise le ministre des travaux publics à accepter, au nom de l'Etat, l'offre faite par la chambre de commerce de Rouen d'avancer à l'Etat la somme de 3 millions de francs pour l'amélioration du port de cette ville.	1186	424
16 déc.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement de divers chemins de fer dans la région de l'ouest.	1188	425
17 déc.	Loi qui autorise le gouverneur général civil de l'Algérie à accepter, au nom de l'Etat, l'offre faite par la chambre de commerce de Philippeville d'avancer à l'Etat la somme de 2 millions de francs pour être affectée aux travaux d'achèvement du port de cette ville.	1190	426

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1875	*Suite des Lois.*		
24 déc.	Loi relative à la concession, au profit de la société Vicat et compagnie, d'une carrière de pierres à ciment dans la forêt domaniale de la Grande-Chartreuse.	1191	427
30 déc.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement des chemins de fer d'Amiens à la vallée de l'Ourcq et d'Abbeville à Eu et au Tréport, et approuve la convention passée avec la compagnie du Nord, pour la concession de ces chemins de fer.	1192	428
31 déc.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement de divers chemins de fer.	1197	429
31 déc.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement de plusieurs chemins de fer et approuve la convention passée avec la compagnie de l'Est, pour la concession des dits chemins de fer.	1200	430
31 déc.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement de plusieurs chemins de fer et approuve la convention passée avec la compagnie de l'Ouest pour la concession des dits chemins de fer.	1211	431
	DÉCRETS.		
1872 6 juin.	Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement de plusieurs chemins de fer d'intérêt local dans le département de l'Oise.	1217	432
1873 25 oct.	Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer partant d'un point pris sur la ligne de Saint-Lô à Lamballe, à ou près Avranches, et aboutissant à la limite du département de l'Orne, dans la direction de Passais.	643	215
1874 7 oct.	Accumulation des neiges dans la tranchée de Montredon (Aude).	657	216
7 oct.	Agrandissement de la station de Coursan (Aude).	658	217
7 oct.	Construction de maisons de garde au passages à niveau, sur la ligne d'Albi à Carmaux (Tarn).	658	218
7 oct.	Rectification de la route départementale du Lot, n° 13, dans la traverse de Figeac.	659	219
7 oct.	Modification du chemin de fer de Lille à Calais. — Nouveau délai accordé à la compagnie du Nord pour l'acquisition des terrains.	659	220
18 oct.	Rectification de la route départementale de l'Yonne, n° 7, d'Avallon à Lormes.	660	221
18 oct.	Rectification de la route départementale de l'Ardèche, n° 1, de Serrières à Barjac.	660	222
18 oct.	Construction d'un nouvel embranchement de la route départementale de la Mayenne, n° 1.	661	223
18 oct.	Construction d'un pont fixe sur la Charente (Charente-Inférieure).	661	224

DATES. des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1874			
18 oct.	Construction d'un pont suspendu à péage sur l'Isère. . .	662	225
9 nov.	Construction d'un pont à péage à Douelle (Lot).	699	234
11 nov.	Amélioration du Rhône (Drôme et Ardèche).	702	235
14 nov.	Décret qui affecte au département des travaux publics une parcelle de terrain domanial, située sur la plage de Cayeux (Somme).	702	236
14 nov.	Décret portant règlement pour la répartition en temps de sécheresse, entre l'agriculture et l'industrie, des eaux des rivières non navigables ni flottables, ruisseaux et fontaines du département du Cantal.	702	237
14 nov.	Décret portant règlement pour la répartition des eaux de la Joignes entre l'agriculture et l'industrie, dans les communes de Canisy, Saint-Gilles et Saint-Etremont-de-Bonfossé (Manche).	703	238
21 nov.	Agrandissement de la gare de la Croix-Rousse (Rhône).	703	239
21 nov.	Amélioration du Couesnon en aval de Pontorson (Ille-et-Vilaine et Manche).	703	240
21 nov.	Conversion en station de la halle de Roaillan (Gironde).	704	241
21 nov.	Défense de la ville de Florensac contre les inondations de l'Hérault.	705	242
30 nov.	Établissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès.	705	243
7 déc.	Établissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Boisleux à Marquion (Pas-de-Calais).	725	244
7 déc.	Amélioration du chenal du Milieu, du Fenceau et des Enfers (Charente-Inférieure)	738	245
11 déc.	Reconstruction et transformation de ponts (Seine-Inférieure).	738	246
11 déc.	Restauration de la grande écluse des chasses du port des Sables (Vendée) et reconstruction du quai de la Chaume.	739	247
11 déc.	Décret portant règlement pour le curage des lits et l'entretien des digues et ouvrages d'art des divers affluents de la rive gauche du Var dans le département des Alpes-Maritimes.	739	248
11 déc.	Agrandissement de la station de Pézenas (chemin de fer d'Agde à Lodève).	739	249
11 déc.	Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Gray à Gy, avec prolongement sur Bucey-les-Gy.	1235	433
24 déc.	Approbation du tarif des droits de péage au bac de Rosbras (Finistère).	740	250
24 déc.	Décret qui rend applicable au passage d'eau de l'Herbinage, sur le canal de Nantes à Brest (département du Morbihan), le tarif édicté par décret du 19 mars 1859 pour la perception des droits au bac de Pouho, sur l'Oust.	742	251
1875			
3 janv.	Établissement d'une voie d'embranchement destinée à relier les fosses Saint-Léonard et Général-Chabaud-La-Tour à la ligne d'Anzin à la frontière belge. — Déclaration d'utilité publique.	5	1

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1875	*Suite des Décrets.*		
3 janv.	Établissement d'un embranchement de chemin de fer destiné à relier la fosse, n° 6, des mines de Lens à la gare d'eau de Vendin-le-Vieil, sur la Deule, et à la gare de Violaisnes, sur la ligne de Lille à Béthune.	7	2
3 janv.	Fixation de la cotisation à percevoir sur les trains de bois de charpente, sciage et charronnage flottés, pendant l'exercice 1875. — Approvisionnement de Paris. . . .	83	23
3 janv.	Fonds de concours versés au trésor par la chambre de commerce du Havre, pour les travaux d'agrandissement de l'avant-port de cette ville. — Ouverture de crédit sur l'exercice 1875.	84	24
3 janv.	Fonds de concours versés au trésor par la compagnie des chemins de fer du Midi, pour la construction des lignes de Port-Vendres à la frontière d'Espagne, de Rodez à Millau et de Carcassonne à Quillan. — Ouverture de crédit sur l'exercice 1875.	85	25
3 janv.	Fonds de concours versés au trésor par la compagnie des chemins de fer du Midi, pour la construction des chemins de fer de Foix à Tarascon et de Mende à Sévérac, avec embranchement sur Marvejols.—Ouverture de crédit sur l'exercice 1875.	86	26
3 janv.	Fonds de concours versés au trésor par la compagnie des chemins de fer du Midi, pour la construction du chemin de fer de Condom à Port-Sainte-Marie. — Ouverture de crédit sur l'exercice 1875.	86	27
3 janv.	Fonds de concours versés au trésor par la compagnie du chemin de fer du Nord, pour la construction des chemins de fer d'Epinay à Luzarches et d'Arras à Etaples, avec embranchement sur Béthune et Abbeville. — Ouverture de crédit sur l'exercice 1875.	107	34
3 janv.	Construction d'un bassin intérieur d'échouage, au port de Port-en-Bessin (Calvados).	742	252
12 janv.	Autorisation accordée à la chambre de commerce de Boulogne de construire et d'exploiter un bâtiment destiné à la réception des voyageurs et à la visite des marchandises en provenance ou à destination de l'Angleterre.	107	35
12 janv.	Désignation des parties des fleuves, rivières et canaux navigables et flottables réservées pour la reproduction du poisson.	111	36
12 janv.	Décret qui rapporte le décret du 14 mars 1857, affectant au département des travaux publics un terrain domanial situé sur le bord du canal de la Somme, en aval du port d'Abbeville (Somme).	743	253
12 janv.	Bassin à flot de Saint-Malo. — Travaux d'amélioration. .	743	254
12 janv.	Affectation d'une partie de la forêt domaniale de Château-Regnault (Ardennes).	743	255
20 janv.	Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Marcoing à la limite du département du Pas-de-Calais, vers Bapaume.	744	256

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1875			
25 janv.	Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.	221	61
25 janv.	Approbation, 1° du traité passé entre le département des Ardennes et la compagnie des chemins de fer de l'Est, pour la cession de la ligne d'intérêt local de Pont-Maugis à Raucourt et à Mouzon ; 2° de la convention passée entre les concessionnaires de la ligne de Sedan à Lérouville et la compagnie des chemins de fer de l'Est.	222	62
25 janv.	Rectification de la route départementale de Tarn-et-Garonne, n° 11.	758	257
30 janv.	Décret qui ouvre, sur l'exercice 1874, un crédit de 318.474f,25, à titre de fonds de concours versés au trésor par les départements, des communes et des particuliers, pour l'exécution de divers travaux publics. .	758	258
30 janv.	Décret qui autorise l'établissement et l'exploitation, au port de Dunkerque, d'une cale de halage pour la visite et la réparation des navires.	762	259
10 févr.	Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1874, un crédit de 200.000 francs, à titre de fonds de concours versés au trésor pour la chambre de commerce du Havre, pour les travaux d'agrandissement de l'avant-port de cette ville.	774	260
10 févr.	Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1875, un crédit de 100.000 francs, à titre de fonds de concours versés au trésor, par le syndicat du canal de l'Est, pour les travaux de construction de ce canal.	774	261
10 févr.	Ouverture de deux routes départementales destinées à relier la vallée de la Tambouze à la gare de Saint-Victor (Rhône).	775	262
10 févr.	Amélioration de la navigation du Rhône aux passages de la Recouvra et de Rochemaure (Drôme et Ardèche) .	775	263
24 févr.	Décret qui substitue les sieurs Leignadier et Dumoustier aux droits, charges et obligations résultant de la concession faite au sieur de Mongaillard pour l'installation d'un service de touage sur la Saône.	776	264
24 févr.	Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1875, un crédit de 900.000 francs, à titre de fonds de concours versés au trésor, par la chambre de commerce de Bordeaux, pour l'achèvement du bassin à flot et la construction d'une forme de radoub au port de cette ville.	777	265
24 févr.	Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1875, un crédit de 1.500.000 francs à titre de fonds de concours versés au trésor par la chambre de commerce de Marseille, pour les travaux d'amélioration du port de cette ville.	777	266
24 févr.	Décret qui approuve divers travaux à exécuter et diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de l'Est.	778	267

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1875	*Suite des Décrets.*		
24 févr.	Décret qui autorise les travaux de restauration et d'amélioration de la forme de radoub du port de commerce de Rochefort.	779	268
24 févr.	Rectification de la route départementale, n° 20 (Tarn-et-Garonne).	782	269
24 févr.	Rectification de la route départementale, n° 3 (Seine-Inférieure).	782	270
5 mars.	Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1875, un crédit de 22.000 francs à titre de fonds de concours versés au trésor, pour l'entretien des routes thermales, du nouveau parc et de la prise d'eau de Vichy.	783	271
8 mars.	Bacs de Velotte et d'Avenay (Doubs).	784	272
9 mars.	Décret qui approuve divers travaux à exécuter et diverses dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.	784	273
9 mars.	Décret qui approuve divers travaux à exécuter et diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	785	274
9 mars.	Reconstruction de la gare de voyageurs et agrandissement de la gare de marchandises de la station de Valergues (Hérault).	787	275
9 mars.	Établissement d'un faisceau de voies de triage à la bifurcation de Cette-la-Peyrade (Hérault).	787	276
9 mars.	Chemin de fer de Livron à Privas (Ardèche).— Etablissement d'une deuxième voie..	788	277
9 mars.	Agrandissement de la gare d'Orléans (Loiret).	788	278
9 mars.	Agrandissement de la gare de Caen (Calvados).	789	279
9 mars.	Décret qui proroge le délai pour l'accomplissement des expropriations nécessaires à l'établissement du chemin de fer de Villeneuve-le-Comte à Mortcerf.	789	280
9 mars.	Rectification des routes nationales, n° 19, de Paris à Bâle et n° 83, de Lyon à Strasbourg.	1254	434
9 mars.	Rectification de la route nationale, n° 92 (Ain).	1255	435
9 mars.	Port de Boulogne. — Achèvement du quai Bonaparte et construction d'un mur de quai..	1255	436
9 mars.	Construction d'un pont métallique sur la rivière de Leyre (Gironde).	1256	437
10 mars.	Décret qui nomme M. Caillaux ministre des travaux publics.	790	281
12 mars.	Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement de deux nouvelles voies ferrées à traction de chevaux dans la ville de Lille.	790	282
12 mars.	Décret portant règlement pour l'irrigation des prairies situées sur les bords du ruisseau de Vallan ou de ses dérivations, depuis le village de Vallan jusqu'à la rivière d'Yonne, sur les territoires des communes de Vallan et d'Auxerre (Yonne).	792	283

DATES. des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1875			
12 mars.	Décret qui autorise la Société des mines de Marsanges à établir un chemin de fer d'embranchement destiné à relier les dites mines à la ligne de Brioude à Alais. .	792	281
12 mars.	Rectification de la route départementale, n° 3, du Puy-de-Dôme.	1256	438
12 mars.	Agrandissement du port de Thourotte (Oise).	1257	439
12 mars.	Construction d'un barrage éclusé sur la Saône (Rhône). .	1257	440
15 mars.	Construction d'un pont à péage sur le Taurion (Haute-Vienne).	807	285
17 mars.	Fixation de la cotisation à percevoir sur les trains de bois flotté, pendant l'exercice 1875. (Approvisionnement de Paris.).	809	286
17 mars.	Décret qui autorise la commune d'Hervy (Cher) à établir dans le canal latéral à la Loire une prise d'eau continue destinée à remplacer la concession intermittente réglée par décret du 18 janvier 1865.	810	287
17 mars.	Délimitation de la mer à l'embouchure de l'Odet.	810	288
17 mars.	Rectification de la route nationale, n° 6 (Côte-d'Or). . .	1258	441
17 mars.	Rectification des routes nationales, n°s 161 et 169 (Finistère). — Nouveau délai accordé.	1258	442
23 mars.	Décret portant répartition entre les départements de la septième annuité des conventions accordées par les lois des 13 juillet 1868 et 25 juillet 1873 pour l'achèvement des chemins vicinaux.	833	291
23 mars.	Décret portant répartition entre les départements de la somme de 170.000 francs, formant le complément de la septième annuité de la subvention de 100 millions accordée, en vertu de la loi du 11 juillet 1868, pour l'achèvement des chemins vicinaux.	837	292
27 mars.	Décret qui approuve divers travaux à exécuter et diverses dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.	839	293
27 mars.	Ligne de Bordeaux à Cette. — Ouverture d'un fossé. . .	1259	443
27 mars.	Amélioration du Rhône (Ardèche). — Construction d'une digue.	1259	444
31 mars.	Décret relatif aux prix de vente de la dynamite formant les approvisionnements actuels des magasins de l'Etat.	839	294
5 avril.	Décret qui ouvre au Gouvernement général civil de l'Algérie un crédit de 32.100 francs, sur l'exercice 1875, à titre de fonds de concours versés au trésor par le département de Constantine, pour les dépenses du personnel des ponts et chaussées.	840	295
7 avril.	Construction d'un pont à péage sur la Garonne, commune de Grenade (Haute-Garonne).	840	296
12 avril.	Décret qui déclare d'utilité publique les travaux d'assainissement de l'étang de l'Arnel et approuve la convention passée entre l'Etat et le préfet de l'Hérault, pour la concession à ce département de la partie domaniale du dit étang.	843	297

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1875	*Suite des Décrets.*		
12 avril.	Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un embranchement de chemin de fer destiné à relier la ligne de Sathonay à Bourg, à celle de Lyon à Genève.	847	298
12 avril.	Décret qui proroge le délai d'exécution des travaux du chemin de fer d'intérêt local de Saint-Quentin à Guise.	848	299
12 avril.	Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1875, un crédit de 1.500.000 francs, à titre de fonds de concours versés au trésor pour les travaux du canal de l'Est.	849	300
12 avril.	Décret qui approuve l'adjudication d'un service de touage à vapeur à établir sur le canal latéral à l'Oise et sur l'Oise canalisée, entre Chauny et Conflans.	849	301
12 avril.	Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Miramas à Port-de-Bouc.	850	302
12 avril.	Agrandissement et modification de la gare de Nancy. . .	1260	445
12 avril.	Ligne de Bordeaux à Cette. — Agrandissement de la station de Vias.	1260	446
12 avril.	Elargissement et consolidation du remblai de la Combe (Hérault).	1278	451
12 avril.	Construction d'un pont sur la rivière du Brivet (Loire-Inférieure).	1278	452
13 avril.	Approbation du tarif des droits de péage au bac de Poses, sur la Seine (Eure).	862	303
16 avril.	Décret qui substitue MM. Ernest Dréolle et Fillet aux droits, charges et obligations résultant pour M. Enault du décret du 4 octobre 1848, relatif à l'installation d'un service de touage sur le canal de Caen à la mer. . . .	866	304
16 avril.	Rectification de la route départementale, n° 21, dans la côte de Bellencombre (Seine-Inférieure).	1279	453
16 avril.	Rectification de la route départementale de la Haute-Saône, n° 18.	1279	454
16 avril.	Rectification de la route départementale, n° 5, de la Creuse.	1280	455
16 avril.	Rectification de la route départementale de l'Ariége, n° 3.	1280	456
21 avril.	Décret qui autorise l'établissement de voies ferrées à traction de chevaux dans diverses communes du département d'Alger.	867	305
8 mai.	Décret qui ouvre sur l'exercice 1875 un crédit de 1 million de francs représentant une somme versée au trésor par la ville de Dunkerque pour les travaux d'amélioration du port de commerce de cette ville.	875	306
8 mai.	Décret qui approuve divers travaux à exécuter et diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	875	307
8 mai.	Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Saint-Waas-là-Haut à la ligne de Valenciennes à Douzies.	1281	457

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1875			
8 mai.	Agrandissement de la gare de Saint-Etienne (Loire). . .	1296	458
17 mai.	Décret qui approuve divers travaux à exécuter et diverses dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.	877	308
17 mai.	Balisage de la rade de Lorient. — Construction de quatre feux de direction.	1297	459
17 mai.	Ligne de Bordeaux à Cette. — Agrandissement de la station de Nissan.	1297	460
17 mai.	Écluse des Fontinettes (Pas-de-Calais). — Doublement des sas.	1298	461
17 mai.	Port des Sables-d'Olonne (Vendée). — Établissement d'une grue fixe.	1298	462
21 mai.	Décret qui déclare d'utilité publique le rachat de la concession des ponts desservant le chemin vicinal de grande communication n° 18, du département de la Charente, dans les communes de la Chapelle et de Marcillac-Lanville.	879	309
22 mai.	Décret qui fixe le premier terme de payement de la subvention allouée sur les fonds du trésor pour le chemin de fer d'intérêt local de Pons à Royan et à la Tremblade (Charente-Inférieure).	879	310
22 mai.	Décret qui approuve divers travaux à exécuter et diverses dépenses à faire sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	879	311
22 mai.	Établissement d'un chemin latéral sur la gauche de la gare de Tempéras (Gard).	1301	463
29 mai.	Dérivation des eaux du Rançon (Saône-et-Loire). — Modification.	1302	464
29 mai.	Établissement d'un canal de dérivation (Isère).	1302	465
29 mai.	Construction de la route départementale, n° 115 (Loire).	1302	466
29 mai.	Rectification de la route départementale, n° 2, de Lot-et-Garonne	1303	467
29 mai.	Rectification de la route départementale, n° 15, de la Meuse.	1303	468
29 mai.	Rectification de la route nationale, n° 155, dans les côtes de la Huettière (Ille-et-Vilaine).	1304	469
5 juin.	Décret qui autorise les concessionnaires du canal d'irrigation de la Bourne à dériver de la rivière de ce nom le volume d'eau nécessaire à l'alimentation de ce canal (Drôme).	880	312
5 juin.	Traité passé entre le département de la Seine et la compagnie des tramways de Paris, pour l'établissement et l'exploitation du réseau extérieur du sud des voies ferrées à traction de chevaux dans Paris et sa banlieue.	880	313
5 juin.	Expropriation de terrains pour l'établissement d'un port sec (Hautes-Pyrénées).	894	314
5 juin.	Bac de Chancia (Jura). — Application de tarif.	895	315
5 juin.	Affectation de terrain pour la construction d'un bâtiment (Pas-de-Calais).	1305	470

DATES. des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1875	*Suite des Décrets.*		
24 juillet.	Établissement d'un port sec (Tarn). — Expropriation de terrains.	954	332
24 juillet.	Décret qui modifie le cahier des charges de la concession du chemin des mines de Marsanges à la ligne de Brioude à Alais.	979	344
24 juillet.	Ligne de Bordeaux à Cette. — Agrandissement de la station de Marcorignan (Aude).	1322	481
24 juillet.	Rectification de la route départementale, n° 16, des Basses-Pyrénées.	1322	482
24 juillet.	Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Gorcy (Meurthe-et-Moselle) à la frontière de Belgique, près de Signeulx.	1323	483
31 juillet.	Décret qui modifie, en ce qui concerne le département des Landes, le tableau annexé au décret du 12 janvier 1875, relatif à la pêche fluviale.	980	345
31 juillet.	Décret qui prescrit les mesures à prendre pour le transport par eau des marchandises dangereuses.	981	346
3 août.	Décret qui ouvre au ministère des travaux publics, sur l'exercice 1875, un crédit de 8.127.228f,56 à titre de fonds de concours versés au trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour l'exécution de divers travaux publics.	983	347
6 août.	Décret qui fixe le prix de vente de la poudre de mine livrée à l'exportation.	990	348
10 août	Décret qui approuve des travaux à exécuter et des dépenses à faire sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	1337	484
17 août.	Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'embranchement de la gare de Conflans, sur la ligne de Paris au Havre, à la ligne de Paris à Dieppe, par Pontoise.	990	349
17 août.	Décret qui approuve divers travaux à exécuter et diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.	991	350
17 août.	Établissement d'un canal d'irrigation du Bourg à Digne (Basses-Alpes).	1338	485
17 août.	Décret qui déclare le chenal de Saint-Bonnet navigable entre son embouchure dans la Gironde et le pont éclusé servant aux chasses.	1338	486
17 août.	Établissement d'ateliers de réparations (Nord).	1339	487
17 août.	Rectification de la route nationale, n° 66, de Bar-le-Duc à Bâle.	1339	488
17 août.	Rectification de la route départementale, n° 5, de l'Ardèche.	1340	489
17 août.	Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement, à titre d'intérêt général, du chemin de fer d'Haubourdin à Lille-Saint-André, et approuve la convention portant concession du dit chemin à la compagnie de Lille à Valenciennes.	1341	490

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1875			
17 août.	Décret qui approuve une convention passée avec la compagnie de la gare d'eau de Vaise et relative à la construction d'une rampe pour le tirage du bois à Vaise. . .	1344	491
24 août.	Décret qui proroge de nouveau d'une année le délai fixé pour la mise en activité du service de halage que le sieur Larmanjat a été autorisé à établir sur le canal de Bourgogne.	1346	492
27 août.	Décret qui ouvre au ministre des travaux publics un crédit de 22.000 francs sur l'exercice 1875, à titre de fonds de concours versés au trésor par la compagnie fermière de l'établissement thermal de Vichy, pour l'entretien des routes thermales, du nouveau parc et de la prise d'eau de Vichy.	994	351
27 août.	Décret qui ouvre au ministre des travaux publics un crédit de 900.000 francs, à titre de fonds de concours versés au trésor par la chambre de commerce de Bordeaux, pour l'achèvement du bassin à flot et la construction d'une forme de radoub au port de cette ville.	995	352
27 août.	Décret qui ouvre au ministre des travaux publics un crédit de 400.000 francs, à titre de fonds de concours versés au trésor par la chambre de commerce du Havre, pour les travaux d'agrandissement de l'avant-port de cette ville.	995	353
27 août.	Décret qui approuve divers travaux à exécuter et diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de l'Est.	996	354
27 août.	Décret qui approuve divers travaux à exécuter et diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer du Nord.	997	355
27 août.	Agrandissement de la station de Moux (Aude).	1347	493
27 août.	Route nationale, n° 21. — Construction d'un embranchement annexe destiné à faciliter l'accès du sanctuaire de Notre-Dame-de-Lourdes.	1348	494
27 août.	Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'une nouvelle ligne de voies ferrées à traction de chevaux sur diverses voies publiques de la ville du Havre. . . .	1348	495
4 sept.	Construction de ports sur la rive droite du Rhône (Rhône).	1356	496
9 sept.	Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways dans la ville de Nice.	1356	497
9 sept.	Rectification de la route départementale, n° 1, du Finistère.	1363	498
9 sept.	Affectation de terrain (Haute-Saône).	1364	499
11 sept.	Décret qui autorise l'établissement et l'exploitation, au port de Brest, 1° de grils de carénage et apparaux nécessaires au radoub de navires; 2° d'une machine à mâter; 3° de grues pour le chargement et le déchargement.	1365	500
14 sept.	Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways dans la ville de Dunkerque. . . .	1373	501
20 sept.	Décret relatif à la perception des droits de navigation intérieure sur le canal de Marans à la Rochelle. . . .	1002	356

DATES. des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1875	*Suite des Décrets.*		
24 juillet.	Établissement d'un port sec (Tarn). — Expropriation de terrains.	954	332
24 juillet.	Décret qui modifie le cahier des charges de la concession du chemin des mines de Marsanges à la ligne de Brioude à Alais.	979	344
24 juillet.	Ligne de Bordeaux à Cette. — Agrandissement de la station de Marcorignan (Aude).	1322	481
24 juillet.	Rectification de la route départementale, n° 16, des Basses-Pyrénées.	1322	482
24 juillet.	Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Gorcy (Meurthe-et-Moselle) à la frontière de Belgique, près de Signeulx.	1323	483
31 juillet.	Décret qui modifie, en ce qui concerne le département des Landes, le tableau annexé au décret du 12 janvier 1875, relatif à la pêche fluviale.	980	345
31 juillet.	Décret qui prescrit les mesures à prendre pour le transport par eau des marchandises dangereuses.	981	346
3 août.	Décret qui ouvre au ministère des travaux publics, sur l'exercice 1875, un crédit de 8.127.228f,56 à titre de fonds de concours versés au trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour l'exécution de divers travaux publics.	983	347
6 août.	Décret qui fixe le prix de vente de la poudre de mine livrée à l'exportation.	990	348
10 août	Décret qui approuve des travaux à exécuter et des dépenses à faire sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	1337	484
17 août.	Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'embranchement de la gare de Conflans, sur la ligne de Paris au Havre, à la ligne de Paris à Dieppe, par Pontoise.	990	349
17 août.	Décret qui approuve divers travaux à exécuter et diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.	991	350
17 août.	Établissement d'un canal d'irrigation du Bourg à Digne (Basses-Alpes).	1338	485
17 août.	Décret qui déclare le chenal de Saint-Bonnet navigable entre son embouchure dans la Gironde et le pont éclusé servant aux chasses.	1338	486
17 août.	Établissement d'ateliers de réparations (Nord).	1339	487
17 août.	Rectification de la route nationale, n° 66, de Bar-le-Duc à Bâle.	1339	488
17 août.	Rectification de la route départementale, n° 5, de l'Ardèche.	1340	489
17 août.	Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement, à titre d'intérêt général, du chemin de fer d'Haubourdin à Lille-Saint-André, et approuve la convention portant concession du dit chemin à la compagnie de Lille à Valenciennes.	1341	490

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1875			
17 août.	Décret qui approuve une convention passée avec la compagnie de la gare d'eau de Vaise et relative à la construction d'une rampe pour le tirage du bois à Vaise. . .	1344	491
24 août.	Décret qui proroge de nouveau d'une année le délai fixé pour la mise en activité du service de halage que le sieur Larmanjat a été autorisé à établir sur le canal de Bourgogne.	1346	492
27 août.	Décret qui ouvre au ministre des travaux publics un crédit de 22.000 francs sur l'exercice 1875, à titre de fonds de concours versés au trésor par la compagnie fermière de l'établissement thermal de Vichy, pour l'entretien des routes thermales, du nouveau parc et de la prise d'eau de Vichy.	994	351
27 août.	Décret qui ouvre au ministre des travaux publics un crédit de 900.000 francs, à titre de fonds de concours versés au trésor par la chambre de commerce de Bordeaux, pour l'achèvement du bassin à flot et la construction d'une forme de radoub au port de cette ville.	995	352
27 août.	Décret qui ouvre au ministre des travaux publics un crédit de 400.000 francs, à titre de fonds de concours versés au trésor par la chambre de commerce du Havre, pour les travaux d'agrandissement de l'avant-port de cette ville.	995	353
27 août.	Décret qui approuve divers travaux à exécuter et diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de l'Est.	996	354
27 août.	Décret qui approuve divers travaux à exécuter et diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer du Nord.	997	355
27 août.	Agrandissement de la station de Moux (Aude).	1347	493
27 août.	Route nationale, n° 21. — Construction d'un embranchement annexe destiné à faciliter l'accès du sanctuaire de Notre-Dame-de-Lourdes.	1348	494
27 août.	Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'une nouvelle ligne de voies ferrées à traction de chevaux sur diverses voies publiques de la ville du Havre. . . .	1348	495
4 sept.	Construction de ports sur la rive droite du Rhône (Rhône).	1356	496
9 sept.	Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways dans la ville de Nice.	1356	497
9 sept.	Rectification de la route départementale, n° 1, du Finistère.	1363	498
9 sept.	Affectation de terrain (Haute-Saône).	1364	499
11 sept.	Décret qui autorise l'établissement et l'exploitation, au port de Brest, 1° de grils de carénage et apparaux nécessaires au radoub de navires; 2° d'une machine à mâter; 3° de grues pour le chargement et le déchargement.	1365	500
14 sept.	Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways dans la ville de Dunkerque. . . .	1373	501
20 sept.	Décret relatif à la perception des droits de navigation intérieure sur le canal de Marans à la Rochelle. . . .	1002	356

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1875	*Suite des Décrets.*		
28 sept.	Construction de la route départementale de la Seine, n°75.	1380	502
28 sept.	Rectification de la route nationale, n° 137, de Bordeaux à Saint-Malo (Ille-et-Vilaine).	1381	503
28 sept.	Ligne de Paris à Mulhouse — Établissements de grands ateliers de réparations,	1382	504
28 sept.	Ligne de Bordeaux à Cette. — Modification de l'aqueduc dit de Saint-Martin.	1382	505
28 sept.	Ligne de Bordeaux à Cette.— Agrandissement de la gare de Trèbes.	1383	506
1er oct.	Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1875, un crédit de 700.000 francs, à titre de fonds de concours versés au trésor par le département de la Loire-Inférieure, pour l'achèvement du bassin de Penhoët, actuellement en cours d'exécution dans le port de Saint-Nazaire.	1002	357
5 oct.	Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1875, un crédit de 1.500.000 francs, à titre de fonds de concours versés au trésor par le syndicat du canal de l'Est, pour l'exécution des travaux du dit canal.	1003	358
1876			
24 févr.	Autorisation d'établir, près Port-Vendres, une fabrique de dynamite, avec une fabrique d'acide nitrique pour la fabrication de la nitroglycérine.	334	103
29 févr.	Autorisation d'établir une fabrique de dynamite sur le territoire de la commune de Corveissiat (Ain).	337	104
21 oct.	Décret rendu sur le rapport du ministre des travaux publics, constituant sur de nouvelles bases l'organisation de l'administration centrale des travaux publics.	1275	448
21 oct.	Décret nommant le secrétaire général du ministère des travaux publics; le directeur des routes et de la navigation au ministère des travaux publics; le directeur des services du contentieux et des bâtiments civils et palais nationaux.	1277	449
25 oct.	Décret nommant le directeur des chemins de fer, et le directeur des mines au ministère des travaux publics.	1277	450
	ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT.		
1873			
14 nov.	Syndicat; décompte; réception provisoire; délai de garantie; réception définitive; mandat délivré; refus de payement; intérêts; compétence. — (Sieurs Curière et Bonafe.)	228	63
14 nov.	Décompte; acceptation; réclamation antérieure. — (Sieur Agustinetty.)	232	64
14 nov.	Voirie (grande); domaine public; rivages de la mer; baie de la Seine; travaux exécutés par une commune, contravention; absence d'acte de délimitation; dépendance du domaine maritime non justifiée. — (Ministre des travaux publics contre le maire de Gonfreville.)	234	65

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1873			
14 nov.	Voirie (grande); domaine public; rivage de la mer; nodules de phosphate de chaux; concession; révocation dans un intérêt privé; préfet; excès de pouvoirs; compétence. — (Sieur Astier, Société générale des phosphates.).	236	66
21 nov.	Cours d'eau; travaux défensifs; syndicat des digues de la Camargue; salins du Midi; cessation d'exploitation; taxe; demande en décharge; procédure; conseil de préfecture; jour de l'audience; avertissement donné; observations orales; taxes assimilées aux contributions directes; intérêt des taxes non payées; dépens. — (Syndicat de la grande Camargue contre compagnie des salins du Midi.).	239	67
21 nov.	Dommages; grande voirie; tiers-experts de droit; ingénieur en chef. — (Ministre des travaux publics contre sieur Puyoo.).	244	68
21 nov.	Dommages; tierce-expertise; ingénieur en chef; contre-expertise ordonnée. — (Ministre des travaux publics contre sieur Noël.).	245	69
21 nov.	Dommages; exhaussement d'une rue; mur écroulé; occupation de terrain; indemnité; compétence. — (Dame Defestre contre ville de Rouen.).	246	70
21 nov.	Dettes de l'Etat; travaux de pavage par réquisition; compétence. — (Sieur Barret.).	250	71
21 nov.	Voirie (grande); communes; pouvoirs du maire; route nationale; traverse d'une ville; réparations confortatives; contravention déférée au conseil de préfecture; contrevenant non condamné; pourvoi de la ville; non-recevabilité; procédure; Conseil d'Etat; qualité pour se pourvoir. — (Ville d'Hyères contre sieur Serres.).	252	72
21 nov.	Voirie (grande); chemins de fer; introduction de bestiaux sur la voie; chemin ne traversant pas les bois; absence de dommage; contravention. — (Ministre des travaux publics contre sieur Bernard.).	254	73
28 nov.	Communes; chemins vicinaux; classement d'un chemin vicinal ordinaire comme chemin d'intérêt commun; formalités préalables; avis des conseils municipaux des communes intéressées; travaux publics; occupation de terrains; construction de chemin vicinal; arrêté préfectoral d'autorisation; formalités préalables; terrain non entièrement clos; bâtiments d'exploitation; indemnité. — (Sieur Timoléon d'Ortoli.).	256	74
28 nov.	Contributions directes; réclamation; notifications au domicile réel; mandataire; expert; conducteurs des ponts et chaussées (Pat); libraire; commerce distinct; même local. — (Demoiselle Beaulieu.).	260	75
5 déc.	Entrepreneurs; décompte; construction de route; augmentation du cube des déblais rocheux; diminution des déblais ordinaires; frais de transport de la pierre; aggravation; indemnité accordée; déchéance; erreur ou		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1873	*Suite des Arrêts du Conseil d'État.*		
	omission; demande en interprétation d'un arrêté du conseil de préfecture; procédure; délai du pourvoi; mention en marge de la minute de la transmission à l'ingénieur de l'arrêté du conseil de préfecture; procédure; délai du pourvoi; mention en marge de la minute de la transmission à l'ingénieur de l'arrêté du conseil de préfecture; notification non prouvée. — (Sieur Roques, faillite Minet.)	261	76
12 déc.	Entrepreneurs; décompte; approfondissement d'un canal maritime. — (Ministre des travaux publics contre sieur Clément.)	339	105
19 déc.	Entrepreneurs; décompte; compte de travaux exécutés en régie; ville de Paris; ouverture de la rue Gay-Lussac; subvention payée par la ville à l'entrepreneur; conditions; point de départ des intérêts; sommes payées par la ville pour intérêts d'indemnité d'expropriation; contestation au sujet des intérêts d'indemnité; compétence; procédure; conseil de préfecture; arrêté ordonnant une expertise; caractère préparatoire; recours non recevable. — (Sieur Legrand contre ville de Paris.)	343	106
19 déc.	Dommage aux personnes; chemin de fer; chambres d'emprunt; fièvres d'accès; indemnité; compétence du conseil de préfecture; fixation de l'indemnité. — (Sieur Lambert.)	346	107
19 déc.	Voirie (grande); dommages; nivellement donné; caractère obligatoire; niveau abaissé partiellement; rue basse et étroite; indemnité; expertise. — (Ville de Paris contre sieur Bercioux.)	348	108
19 déc.	Dommages; conséquences de travaux antérieurs; banquettes d'accès; suppression; locataire; bail; location verbale. — (Ville de Paris contre demoiselle Allen.)	353	109
21 déc.	Algérie; travaux publics; dommages; aqueduc; eaux déversées; aggravation de servitude; dommage éventuel; réserve; constatation d'urgence; référé; conseil de préfecture. — (Ville d'Alger contre sieur Brincat.)	356	110
26 déc.	Expropriation; décret; vices de formes; recevabilité du recours; délai; publication; jugement passé en force de chose jugée; intervention; dépens. — (Sieur Garret contre commune de Marchenoir.)	358	111
26 déc.	Dommages; remblai; responsabilité de l'Etat et de la ville; intervention; précédent propriétaire; cession; adjudication. — (Ville de Marseille contre sieurs Sol et Barbe.)	361	112
26 déc.	Dommages; ville de Paris; rue surélevée; marchand de vins et limonadier; difficultés d'accès. — (Sieur Renaud contre ville de Paris.)	364	113
1874 8 mai.	Entrepreneur; ajournement des travaux; résiliation; indemnité. — (Sieur Ladouceur.)	9	3

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1874 8 mai.	Fabriques; entrepreneur; église; malfaçons; réception définitive; modicité des ressources allouées. — (Fabrique de l'église de Romans contre sieur Bergeron.). . .	11	4
8 mai.	Communes; église; décompte; acceptation sous certaines réserves; droit de réclamation quant aux articles réservés; expertise ordonnée; dommages-intérêts. — (Sieur Loiselot contre commune de Fays-Billot.).	13	5
8 mai.	Grande voirie; canal; contravention; rupture d'un batardeau; amende; prescription; réparation du dommage. — (Sieur Boucher.).	16	6
15 mai.	Cours d'eau non navigables; usine; prise d'eau; chômage; force motrice; débit. — (Ville de Castres contre sieurs Gary et Combes.).	368	114
15 mai.	Décompte; travaux supplémentaires; baraques sur le Trocadéro; expertise; expert unique. — (Sieur Waaser contre ville de Paris.).	371	115
15 mai.	Cours d'eau non navigables; communes; dommage; pont et barrage; niveau exhaussé; lavoir public. — (Sieur Brice et dame veuve Thouvenot contre commune de Montauville.).	376	116
15 mai.	Travaux de chemin de fer; dommage à un chemin vicinal; commune; expertise ordonnée; transaction. — (Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée contre commune de Saint-Michel.).	377	117
15 mai.	Voirie (grande); bacs; abordages; avarie; construction; compétence; Conseil d'Etat; dépens. — (Sieur Sauvignon.).	378	118
22 mai.	Compétence judiciaire ou administrative; occupation; convention privée antérieure à l'arrêté autorisant l'occupation. — (Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans contre dame Massy et sieur Delignat-Lavaud.).	380	119
22 mai.	Commune; église; architecte; entrepreneur; résiliation; dépenses non approuvées; malfaçons; expertise; responsabilité; établissement du décompte; frais d'expertise; dépens. — (Sieur Bossan et commune d'Echallon contre sieurs Miandre et Montagny.).	383	120
22 mai.	Travaux communaux; dommages; rupture d'une conduite d'eau; destruction de maison; appréciation des indemnités dues; vétusté des constructions, vice des fondations; intérêts; dépens; procédure; conseil de préfecture; dépens faits devant l'autorité judiciaire; incompétence du conseil de préfecture. — (Sieur Choiselat contre Société des eaux de Meaux.).	391	121
22 mai.	Voirie (grande); rivières navigables; rupture d'un barrage; force insuffisante; dommage causé au propriétaire d'une île; responsabilité de l'Etat reconnu; procédure; conseil de préfecture; décision fondée sur des faits allégués dans le débat oral et sur lesquels n'a pas porté l'instruction. — (Ministre des travaux publics contre sieur Delport.).	394	122

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1874	*Suite des Arrêts du Conseil d'État.*		
29 mai.	Algérie; travaux publics; commune; conduite d'eau; entrepreneur; décompte; allocation par le conseil de préfecture d'un prix supérieur à celui prévu au bordereau; article 42 des clauses et conditions générales de 1866; procédure; Conseil d'Etat; pourvoi formé par un ministre; dépens au profit de l'Etat. — (Ministre de l'intérieur contre sieur Vidal.).	397	123
29 mai.	Cours d'eau non navigables; syndicat d'irrigation; arrêté préfectoral réglant les irrigations; canal; droit de propriété privée; compétence judiciaire; excès de pouvoirs; procédure; Conseil d'Etat; recours pour excès de pouvoirs; dépens.—(Syndicat de l'Iton contre sieur de Clermont-Tonnerre.).	399	124
29 mai.	Pêche pluviale; voirie (grande); rivières navigables; adjudication du droit de pêche dans la traversée de Paris; réquisition pendant le siége; pêche rendue libre; dommage; demande d'indemnité; compétence. — (Sieur Duval.).	402	125
29 mai.	Dommages; travaux de grande voirie; expertise; ingénieur en chef tiers-expert de droit. — (Sieur Morel et Cie.).	404	126
5 juin.	Algérie; travaux publics; entrepreneurs; construction de phare; résiliation pour ajournement des travaux; clauses et conditions générales de 1866, article 34; indemnité; frais de transport et d'emmagasinage du matériel; bourriquets, frais de nourriture et de garde; intérêts des intérêts; procédure; Conseil d'Etat; pourvoi formé par un ministre; dépens au profit de l'Etat. — (Ministre de l'intérieur contre sieur Beretta.).	405	127
5 juin.	Communes; traités pour l'éclairage au gaz; droit de prononcer les retenues: réclamations; clause attribuant compétence au maire; conseil de préfecture; inexécution des conditions; injonctions obéies; retenues non applicables; procédure; Conseil d'Etat; recours introduit sans le ministère d'un avocat au Conseil; intervention d'un avocat postérieure à l'expiration des délais. — (Ville de la Ferté-sous-Jouarre contre compagnie du gaz.).	410	128
5 juin.	Émigrés; Légion d'honneur; actions du canal du Midi affectées à la Légion d'honneur; conditions de la remise; époque de la restitution; décision de la commission; chose jugée; arrérages; point de départ. — (Sieur Rouxel, succession Riquet de Caraman.).	413	129
5 juin.	Commune; rectification de route dans la traverse d'une ville; maison démolie; dommage causé à la maison contiguë. — (Dame veuve Chauvin contre commune d'Arbois.).	418	130
5 juin.	Dommages; rectification et exhaussement d'une route départementale; écoulement des eaux interceptés. — (Département du Gard contre sieur Comandré.).	420	131

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1874			
5 juin.	Dommages; commune; abaissement du niveau d'une rue; maison riveraine.— (Sieur et dame Mouren et demoiselle Chabert contre ville de Marseille.).	423	132
12 juin.	Cours d'eau non navigables; taxes de curage; réclamation; pourvoi au Conseil d'État; délai; déchéance. — (Sieur Barrier.).	426	133
12 juin.	Dettes de l'État; voirie (grande); chemin de fer; garantie d'intérêts. — (Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans.).	426	134
12 juin.	Voirie (grande); rivières navigables; bateau coulé par un fait de guerre; injonction de relever les débris; refus d'obtempérer; procédure; Conseil d'État; contravention de grande voirie; dépens. — (Ministre des travaux publics contre sieurs Bailly, Poulin et Godefroy.). . .	435	135
19 juin.	Cours d'eau non navigables; travaux publics; canalisation de la Marne; usine; dommage; diminution de force motrice; hauteur d'eau; indemnité; dommages éventuels; réserves. — (Sieur Gatellier.).	441	136
19 juin.	Cours d'eau non navigables; chômages d'usine; établissement et alimentation d'un canal; force motrice; chute; débit; plus-value procurée; exhaussement de la chute; compensation admise; intérêts; intérêts des intérêts. — (Société du canal de jonction de la Sambre à l'Oise contre sieur Devillers et consorts.).	445	137
19 juin.	Expropriation; chemin de fer d'intérêt local; cave; infiltrations; indemnité réclamée; conseil de préfecture; superficie expropriée; étendue de la décision du jury; question préalable. — (Sieur d'Houdemarre.).	451	138
19 juin.	Construction d'un barrage éclusé; agrandissement du projet primitif; refus de l'entrepreneur; conséquences; mise en régie; résiliation; indemnité; reprise du matériel; délai de garantie. — (Sieurs Caillat et Tissier.).	453	139
3 juillet.	Cours d'eau; cours d'eau non navigables; taxes de curage; caractère non navigable.—(Ville de Douai contre sieur Talon et autres.).	456	140
3 juillet.	Dommage; chemin de fer; moulin; supplément d'expertise confié d'office aux premiers experts; grief sans objet; procédure; compensation de plus-value; question réservée; arrêté préparatoire; pourvoi non recevable. — (Sieur Labbé contre compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée.).	458	141
10 juillet.	Voirie (grande); rues de Paris; plan d'alignement modifié; réclamation d'un riverain; conseil municipal non appelé à en délibérer; excès de pouvoirs. — (Sieur de Grandmaison.).	460	142
17 juillet.	Communes; taxes de pavage; ville de Paris; avenue; largeur exceptionnelle dans un but d'embellissement; limite de l'obligation des riverains; largeur normale. — (Ville de Paris contre sieur Coutet.).	462	143

DATES. des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1874	*Suite des Arrêts du Conseil d'État.*		
17 juillet.	Cours d'eau non navigables; barrage d'irrigation autorisé en amont d'une usine; absence d'intérêt général; décision judiciaire, chose jugée; excès de pouvoirs. — (Sieurs Julian, Roquer, Imer frères et autres contre sieur Michaëlis et autres.)	465	144
17 juillet.	Commune; entrepreneur et architecte; restauration d'église; mise en régie; malfaçons non constatées; absence d'inventaire des matériaux et du matériel; responsabilité. — (Commune de Saint-Ciers-Lalande contre sieurs Milhau et Alaux.	467	145
17 juillet.	Entrepreneur et architecte; commune, construction de mairie; dépenses supplémentaires; ouvrages nouveaux demandés par le conseil municipal; modifications non autorisées et non nécessaires; ordres de l'architecte; responsabilité. — (Commune de Souvigné.)	469	146
17 juillet.	Entrepreneur; commune; route forestière communale; réception des travaux; article 48 des clauses et conditions générales de 1866; caractère de réception définitive contesté; dixième de garantie; remboursement; intérêts des intérêts.—(Ville de Corte contre sieur Costa.)	472	147
17 juillet.	Occupation temporaire; chemin de fer; agrandissement de gare; caractère permanent de l'occupation; besoin de l'exploitation; excès de pouvoirs. — (Sieur Monnier contre compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée.)	474	148
17 juillet.	Dommages; ville de Paris; abaissement du sol des voies publiques. — (Sieur Jacquet contre ville de Paris.)	477	149
17 juillet.	Voirie (grande); contravention; canal; feu de paille allumé sur le trottoir de la levée; battoir à blé; préposés; responsabilités. — (Sieur Beuchot.)	481	150
24 juillet.	Algérie; travaux publics; prolongement d'une jetée; entrepreneur; régie; détermination du matériel à reprendre par l'État. — (Sieur Mayoux.)	482	151
24 juillet.	Cours d'eau; travaux publics; syndicat d'endiguement. — (Syndicat de Saint-Pierre-le-Vieux.)	499	153
24 juillet.	Dettes de l'Etat; voirie (grande); chemin de fer; garantie d'intérêts. — (Compagnie du chemin de fer d'Orléans.)	502	154
24 juillet.	Dommages; rues de Paris; abaissement d'une rue. — (Ville de Paris contre Giroudon.)	506	155
25 juillet.	Dommages; rues de Paris; nivellement; appréciation de l'indemnité due. — (Sieur Chéreau contre ville de Paris.)	508	156
31 juillet.	Cours d'eau; usine; chômage; travaux publics; indemnité; chemin vicinal d'intérêt commun; département et communes intéressées. — (Département d'Ille-et-Vilaine contre dame veuve Méhouas.)	509	157
31 juillet.	Cours d'eau non navigables; curage; anciens usages; propriétaires de moulins et usines; riverains; procédure; avis du jour de l'audience; nullité.— (Sieur Lepoissonnier et dame veuve Poulain.)	511	158

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1874 31 juillet.	Communes; entrepreneur et architecte; conduite d'eau; rupture; responsabilité; dommages-intérêts. — (Sieur Jalla contre commune de Viserny.)	513	159
7 août.	Cours d'eau non navigables; dommage à une usine; alimentation du canal de Bourgogne; indemnité; prescription; point de départ; nécessité d'expertise.—(Sieur Caillet.)	516	160
7 août.	Cours d'eau non navigables; usine; dommage; existence légale; indemnité. — (Ministre des travaux publics contre sieur Acot.)	517	161
7 août.	Cours d'eau non navigables; étangs alimentés en partie par une source appartenant à une ville; usine; décret réglementaire; curage exécuté d'office; mise en demeure préalable par le maire; droit du préfet; décharge. — (Héritiers Laburthe.)	519	162
7 août.	Marais (desséchement de); syndicat d'entretien; haute Deule. — (Syndicat d'entretien des travaux de desséchement des marais de la haute Deule contre dame veuve Pitoux, sieurs Preux et consorts.)	522	163
7 août.	Marais (desséchement de); haute Deule; taxes de plus-value. — (Société de desséchement de la vallée de la haute Deule.)	525	164
7 août.	Décompte; canal du Forez; département.— (Sieurs Leglos et Moret contre département de la Loire.)	531	165
7 août.	Entrepreneur et architecte; responsabilité décennale; commune; mur de cimetière.— (Sieur Amé contre Vinatier et commune d'Anglards.)	537	166
7 août.	Entrepreneurs; communes; chemin vicinal; Pont; poutrelles.—(Commune de Jonvelle contre sieur Roy et Cie.)	540	167
7 août.	Dommages; ville de Paris; exhaussement d'un boulevard; maison en contre-bas; travaux de raccordement; procédure; Conseil d'Etat; signification de l'ordonnance de soit communiqué.—(Ville de Paris contre sieur Firino.)	542	168
7 août.	Voirie (grande); contravention; droit de poursuite; chemin de fer; bris de clôture; terrain usurpé; irrégularité du procès-verbal. — (Sieur Duluat et Cie.)	549	169
13 nov.	Dommages; expertise; travaux exécutés à la mine; responsabilité de l'entrepreneur; l'Etat non responsable. — (Ministre des travaux publics contre sieur Boschetti.)	551	170
13 nov.	Voirie (grande); contravention; rivière canalisée.—(Sieurs André, Carré et Cie.)	664	226
20 nov.	Algérie; travaux publics; dommage; maison détruite par le débordement d'une rivière et la rupture d'un barrage. — (Ministre de l'intérieur contre sieur Perrin.)	671	227
20 nov.	Communes; taxes de pavage; ville de Paris; carrefour; avenue nouvelle; largeur exceptionnelle; but d'embellissement. — (Sieur Geoffroy-Chateau et dame Chauchat.)	1004	359
20 nov.	Communes; éclairage au gaz; faculté de fournir le gaz aux particuliers après la fin de la concession; obstacle		

DATES. des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1874	*Suite des Arrêts du Conseil d'État.*		
	par la ville; indemnité. — (sieur Boyard contre ville de Châlons-sur-Marne.)	1006	360
20 nov.	Communes; recours contentieux; chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun; commission de surveillance cantonale; conseiller général président; révocation; préfet; excès de pouvoirs. — (Sieur Graux.)	1008	361
20 nov.	Dette de l'Etat; travaux publics; conseil de préfecture; ministres; travaux de défense d'une place de guerre; chute d'un échafaudage; ouvrier tué; action en responsabilité pour faute d'agents de l'administration; compétence. — (Dame veuve Zeig.)	1010	362
20 nov.	Voirie (grande); chemin de fer; viaduc sous rails. — (Ville de Montluçon.)	1012	363
20 nov.	Voirie (grande); chemin de fer; contravention prétendue; bestiaux; barrières non brisées; pommiers broutés. — (Ministre des travaux publics contre sieur Suriray.)	1014	364
27 nov.	Communes; traité pour l'éclairage au gaz; contestation sur le sens et l'exécution du cahier des charges. — (Compagnie du gaz de la ville de Châlons contre la dite ville.)	1016	365
4 déc.	Cours d'eau non navigables; usine; règlement; retenue abaissée; intérêt privé; absence d'intérêt général; excès de pouvoirs. — (Sieur Robelin.)	1021	366
4 déc.	Communes; décompte; construction d'église; transaction intervenue; pourvoi sans objet. — (Sieur Riondel.)	1024	367
4 déc.	Rectification de route nationale. — (Ville de Montargis.)	1025	368
4 déc.	Dommages; canal; rupture d'une berge; réparation; infiltrations nouvelles. — (Commune d'Aubagne.)	1027	369
11 déc.	Cours d'eau; canal d'irrigation; compagnie concessionnaire. — (Société du canal de Crillon contre syndicat du dit canal.)	1028	370
11 déc.	Travaux publics; décompte; canal de Bourgogne, agrandissement d'un réservoir; demande d'indemnité diverses. — (Sieur Démonet.)	1032	371
11 déc.	Voirie (grande); fleuves; lit de la Loire; délimitation. — (Sieurs Beauchot, Beaussire et autres.)	1036	372
11 déc.	Voirie (grande); domaine public; chemins de fer; gare et embranchement ayant cessé d'être affectés à l'exploitation; droit de disposition des terrains et constructions inutiles. — (Ministre des finances contre compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne [gare de Ségur])	1038	373
18 déc.	Cours d'eau; association syndicale; élections; demande en annulation; conseil de préfecture; compétence; dépens. — (Sieur Toutain.)	1041	374
18 déc.	Ponts; communes; travaux publics; frais d'entretien d'un pont; demande en décharge; arrêté préfectoral et dé-		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1874	cision ministérielle; compétence; recours contentieux. — (Sieur Heurlier contre commune d'Esbly.).	1042	375
18 déc.	Travaux publics; entrepreneurs; décompte; mode de calcul des déblais; intérêts; intérêts des intérêts.—(Sieur Beynel.).	1044	376
18 déc.	Entrepreneurs; travaux à une place forte. — (Sieur Morel.).	1047	377
18 déc.	Entrepreneurs; communes; travaux d'élévation et de distribution. — (Ville d'Agen contre sieurs Boignes, Rambourg et Cie.).	1052	378
18 déc.	Extraction des matériaux. — (Compagnie des chemins de fer du Midi contre le sieur de Monda et autres.). . . .	1055	379
18 déc.	Dommages; ville de Paris; nivellement; maison privée d'air et de lumière; non-écoulement des eaux; droit à indemnité. — (Sieur Trémaux contre ville de Paris.). .	1059	380
26 déc.	Cours d'eau non navigables; barrage autorisé en amont d'une usine; demande en réduction de hauteur; compétence.—(Sieur Turquat contre sieur Laugier.). . . .	1061	381
26 déc.	Extraction de matériaux; arrêté du préfet autorisant l'occupation. — (Sieur Denize contre sieur Tardif.).	1065	382
1875 8 janv.	Extraction de matériaux; carrières en exploitation; valeur des matériaux extraits; dépens; frais d'expertise. — (Sieur Manessier contre ville de Saint-Malo.). . . .	1068	383
15 janv.	Dommage; département; rigole d'écoulement; insuffisance; fabrique inondée par les eaux; force majeure; responsabilité; expertise; régularité. — (Sieur Rohart contre sieur Coignet et le département de la Seine.). .	1070	384
15 janv.	Communes; chemin de fer; dommage; chemin vicinal soumis à des submersions plus fréquentes; frais d'exhaussement; procédure; conseil de préfecture; fin de non-recevoir rejetée; motifs suffisants. — (Commune d'Osselle.).	1073	385
15 janv.	Voirie (grande); port maritime; navire; dommage à une jetée; tempête; force majeure; responsabilité.—(Sieur Beck.).	1076	386
15 janv.	Voirie (grande); ports maritimes; navire; dommage à une jetée; jetée endommagée par un navire; force majeure; réparation du dommage; intérêts. — (Sieurs Johannesen et Alibert.).	1077	387
16 janv.	Compétence judiciaire ou administrative; chemin de fer en exploitation; établissement d'un dépôt de charbons; dommage résultant de la manipulation; conflit.—(Sieur Colin contre compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.).	1079	388
22 janv.	Dommage; extraction de matériaux; compagnie de chemin de fer et entrepreneurs; responsabilité; expertise; procédure; arrêté interlocutoire; expertise; pourvoi recevable. — (Demoiselle Pichard contre la compagnie des Charentes.).	1082	389

DATES. des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1875	*Suite des Arrêts du Conseil d'État.*		
22 janv.	Communes; entrepreneur; décompte; restauration d'église; travaux supplémentaires; ordres de l'architecte; autorisation du conseil municipal; nécessité reconnue en cours d'exécution; cahier des charges; malfaçons prétendues; expertise; provision allouée; demande de sursis; procédure; conseil de préfecture; sursis. — (Commune de Chabris contre sieur Martinet.).	1084	390
29 janv.	Ajournement; résiliation; perte de temps; indemnité; absence de tierce-expertise; chef de demande déjà compris dans une précédente indemnité. — (Sieur Foucaux.).	1087	391
29 janv.	Communes; distribution d'eaux; interprétation. — (Ville du Havre contre compagnie anonyme des eaux.). . . .	1090	392
23 nov.	Avis du Conseil d'Etat sur le point de départ du délai de la déchéance quinquennale, en matière de dommages causées à des usiniers par l'établissement des prises d'eau pour l'alimentation d'un canal de navigation. . .	20	7
	ARRÊTÉ DU CONSEIL DE PRÉFECTURE DES LANDES.		
1876 3 mars.	Contraventions; grande voirie; navigation; pêcheries établies sans autorisation sur un bras non navigable; caractères des bras non navigables d'une rivière navigable; dépendance de la grande voirie; compétence; prescription de l'amende; condamnation aux frais; sursis à statuer sur la démolition des pêcheries. — (Le préfet des Landes contre le sieur Dufaur.).	673	228
	TRIBUNAL DES CONFLITS.		
1874 18 juillet.	Décisions judiciaires passées en force de chose jugée sur la compétence; droit d'élever le conflit; déclinatoire rejeté, préfet condamné aux dépens; cours d'eau; travaux défensifs; constitution de syndicat; annulation du décret pour vice de forme; entrepreneurs; travaux antérieurement effectués; action contre les propriétaires intéressés, caractère de travaux publics; compétence.—(Sieur Langlade, conflit de Tarn-et-Garonne.).	265	77
	ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION.		
	(Chambre civile).		
1874 18 mars.	Garantie; jugement signifié au garanti et non au garant; droit d'appel du garant; délais. — (Sieurs Laumonniér et fils.).	23	8
23 mars.	Chemin de fer; transport de marchandises à grande vitesse; délais réglementaires; bénéfices des délais maintenus quant à la livraison. — (Sieur Lebatteux.).	26	9

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1874			
30 mars.	Commissionnaire de transport; colis; perte; action en responsabilité; prescription; exception péremptoire; interruption inadmissible. — (Sieurs Hummel.).	27.	10
31 mars.	Chemin de fer; marchandises transportées en vrac; application des tarifs spéciaux; garantie; frais de transport; avances faites par une compagnie à de précédents voituriers; refus de payement par la destinataire; appel en garantie légitime; dommages-intérêts à tort prononcés; cassation.— (Sieur Hersant.).	29	11
31 mars.	Chemin de fer; § 1er. Réception de marchandises et payement du prix de transport en cours de route, sans protestation ni réserves; avaries; responsabilité de la compagnie; § 2. Convention réglant le mode de transport; avaries qui en résultent; action contre la compagnie; rejet; marchandises; transport; action principale; recours en garantie; lien de dépendance; cassation pour le tout. — (Sieurs Meyer et Schannenberg.).	87	28
7 avril.	Marchandises; transport; refus de réception; recours de l'expéditeur contre le transporteur; expiration des délais de la signification de la protestation et de la demande en justice; nullité. — (Sieur Rouchand.).	91	29
13 avril.	Marchandises; transport; voituriers successifs; avaries apparentes; responsabilité assumée par le voiturier primitif; déclaration écrite; irresponsabilité du voiturier intermédiaire. — (Sieur Fabry.).	92	30
14 avril.	Expropriation pour cause d'utilité publique; chemin privé; propriétaires non indiqués au plan cadastral; formalités de publicité; délai imparti aux intéressés; déchéance. — (Sieur Sardou et consorts.).	93	31
21 avril.	Expropriation pour cause d'utilité publique; citation; heure de la réunion du jury; défaut d'indication précise sur la citation notifiée à l'exproprié; nullité. — (Sieur Comtet.)	97	32
22 avril.	Fonctionnaire public; décret du 19 septembre 1870; abrogation de l'article 75 de la Constitution de l'an VIII; effet rétroactif. — (Sieur Flament.).	154	37
29 avril.	Marchandises; transport; commissionnaires successifs; faute imputable au premier; responsabilité mise à la charge du second; nullité. — (Sieur Grataloup.). . . .	156	38
5 mai.	Chemin de fer; tarif différentiel spécial à certains trajets; voie interrompue par force majeure; trajet détourné; supplément de prix. — (Sieur Hinsling.).	157	39
5 mai.	Chemin de fer; transport de marchandises; voie directe interrompue par force majeure; trajet détourné; supplément de prix. — (Sieur Duchemin.).	159	40
6 mai.	Cours d'eau; rivière non navigable ni flottable; contestation sur des questions de droit privé; compétence judiciaire. — (Sieur Béghin.).	160	41
6 mai.	Cours d'eau; rivière non navigable ni flottable; prise d'eau; contestation; compétence. — (Sieur Pouchain.).	162	42

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1874	*Suite des Arrêts de la Cour de cassation.*		
13 mai.	Chemin de fer; marchandises non enlevées dans les délais réglementaires; droits de magasinage; tarif obligatoire. — (Dame veuve Combes-Mall.).	164	43
16 juin.	Eaux; ville de Paris; compagnie pour la vente et la distribution; société civile; arrêt; caractère civil ou commercial d'une société; motifs suffisants; faillite; 1° contestation entre un créancier et le syndic; fournitures faites avant la faillite; compétence du tribunal de commerce; 2° fourniture d'eau; absence de privilége. — (Société Billoir et Cie.).	166	44
14 juillet.	Chemin de fer; transport à petite vitesse; tarifs généraux; clause de non-garantie; marchandises déterminées; validité; faute; responsabilité; preuve à la charge du propriétaire de la marchandise. — (Sieur Durenne.). . . .	171	45
15 juillet.	Chemin de fer; expédition; refus de prendre les marchandises à domicile; retard dommageable pour le destinataire; irresponsabilité de la compagnie de chemin de fer: interprétation du cahier des charges. — (Sieur Laprègue.).	172	46
21 juillet.	Chemin de fer; concession par une compagnie d'un accès particulier sur la voie ferrée pour le chargement des marchandises; nullité; contestation; incompétence de l'autorité judiciaire. — (Sieurs Noël et Montperney.). .	272	78
19 août.	Marchandises; perte; affectation de la voie ferrée au service militaire et invasion; cas de force majeure; irresponsabilité des compagnies de chemins de fer; négligence du destinataire; circonstance nécessaire pour la responsabilité. — (Sieur Mennesson et Cie.).	274	79
24 nov.	Voiturier; transport de marchandises; retard; destinataire provisoire; réception de la marchandise et payement des frais de transport sans réserves; extinction de l'action; connexité; demande principale; demande en garantie; jugement; cassation pour le tout. — (Sieurs Bordet et Boston.).	276	80
24 nov.	Expropriation pour cause d'utilité publique; jury; indemnité; dommages futurs et incertains; cassation. — (Héritiers Triadou.).	278	81
1er déc.	Chemin de fer; transport de marchandises; délais réglementaires; droit de s'en prévaloir nonobstant convention contraire. — (Sieur Lherme.).	553	171
1er déc.	Prescription; action; voiturier; perte de marchandises; réclamation verbale; interruption à tort admise. — (Sieur Poterlet.).	554	172
1er déc.	Chemin de fer; transport de marchandises; train non obligatoire; commune intention des parties; accident; retard; délais réglementaires observés; dommages-intérêts non dus. — (Dame Lepallec, épouse du sieur Lepinée.)	555	173

DATES. des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1874			
9 déc.	Cassation; pourvoi recevable; acquiescement tacite invoqué; fin de non-recevoir inadmissible; prescription; suspension pendant la durée de la guerre; loi du 26 mai 1871; délais expirés; exception rejetée; nullité. — (Sieurs Robert et Bouvet.)	557	174
21 déc.	Chemin de fer; marchandises; prolongation de parcours; force majeure; taxe supplémentaire. — (Sieur Chimène.)	559	175
23 déc.	Chemin de fer; homologation ministérielle d'un livret de tarifs; approbation implicite des conditions d'application. — (Sieur Lavieille.)	561	176
29 déc.	Chemin de fer; action en dommages-intérêts; prescription de six mois; promesse d'un chef de gare; incident sans conséquence. — (Sieur Jutgé.)	562	177
29 déc.	Chemin de fer; droit de magasinage; lettre d'avis; délai; mise à la poste après la dernière levée. — (Sieur Marchesseau.)	563	178
1875			
4 janv.	Expropriation pour cause d'utilité publique; lavoir; désignation du jury; loi du 3 mai 1841. — (Sieurs Borda.)	564	179
4 janv.	Chemin de fer; tarif homologué; clause de non-garantie; marchandise déterminée; perte; responsabilité; faute; preuve à la charge du propriétaire de la marchandise. — (Sieurs Morelière et André.)	566	180
5 janv.	Chemin de fer; tarif spécial; stipulation de non-garantie; perte des objets transportés; responsabilité; faute; constatation du jugement. — (Compagnie des Dombes et sieur Modeste May.)	567	181
18 janv.	Marchandises; transport; chemin de fer; délais réglementaires. — (Sieur Pinsard.)	568	182
20 janv.	Chemin de fer; transport; délai de transmission; marchandises sujettes à s'altérer. — (Sieur Fourquet.)	570	183
20 janv.	Chemin de fer; transport de marchandises; réception et payement du prix de transport; avaries occultes; demande en dommages-intérêts; rejet; — (Sieur Canagnier.)	571	184
3 févr.	Cours d'eau; propriétaire non riverain; possession légale; action possessoire. — (Sieur Sallaberry.)	571	185
8 févr.	Expropriation pour cause d'utilité publique; réquisition d'acquisition totale; offres supplémentaires nécessaires; délais. — (Sieur Cabley contre Belloye-Tiberghien.)	573	186
15 févr.	Chemin de fer; transports; petite vitesse; délais distincts pour l'expédition et le transport des marchandises. — (Sieur Lecomte.)	574	187
1er mars.	Action possessoire; trouble apporté à la possession d'un cours d'eau; maire; exécution d'un arrêté préfectoral; acte administratif; incompétence des tribunaux civils. — (Sieur Fossat contre sieur Chambon-Bellot.)	576	188
8 mars.	Chemin de fer; transport des marchandises; réquisition de wagons vides; pas d'obligation pour la compagnie. — (Sieurs J. Bédos et fils.)	577	189

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1875	*Suite des Arrêts de la Cour de cassation.*		
17 mars.	Cassation; pourvoi formé par un mandataire; ratification; validité; expropriation pour cause d'utilité publique; § 1er. Jury; composition; serment; juré excusé; remplacement contraire à la loi; § 2. Irrégularité dans la constitution du jury; silence et comparution des parties. — (Sieur Samazeuilh.)	580	190
4 mai.	Expropriation pour cause d'utilité publique; I. Pourvoi; décision du jury seule visée; vice propre à l'ordonnance du magistrat directeur; recevabilité; II. Tableau des offres et demandes; mise sous les yeux du jury; procès-verbal; mention erronée indifférente. — (Époux Daurel.)	582	191
31 mai.	Chemins de fer; transport de marchandises; petite vitesse; réseaux différents; exploitation par une seule et même compagnie; délais réglementaires. — (Sieur Guillemin.)	584	192
2 juin.	Séparation des pouvoirs; travaux d'utilité communale; défaut d'autorisation administrative; ouvrages non publics; compétence des tribunaux ordinaires; cassation; ordre de juridictions; moyen compliqué d'une question de fait non soumise aux premiers juges; irrecevabilité; appel civil; conclusions primitives; moyen nouveau; demande nouvelle à tort prétendue; cassation; action communale; formalités légales non observées; moyen à tort invoqué; irrecevabilité du moyen invoqué pour la première fois en cassation. — (Sieurs Viviant.)	585	193
9 juin.	Chemin de fer; tarif spécial; demande expresse. — (Sieur Nizerolle.)	589	194
30 juin.	Séparation des pouvoirs; contestation entre plusieurs syndicats; compétence judiciaire. — (Syndicat de Cabedan-Neuf.)	675	229
21 juillet.	Expropriation pour cause d'utilité publique; jury; appréciation d'un dommage éventuel; nullité. — (Sieur Magne.)	678	230
4 août.	Chemin de fer; transport; délais réglementaires; vérification par la cour de cassation; transport; dépôt dans un bureau de ville; indivisibilité de l'ensemble des délais; point de départ; livraison à domicile; heure de délivrance. — (Sieur Chabanne.)	1093	393
11 août.	Cassation; pourvoi formé au nom d'une compagnie de chemin de fer; directeur de l'exploitation; recevabilité; expropriation pour cause d'utilité publique; liste du jury; maximum dépassé; choix de l'autorité judiciaire; nullité. — (Dame veuve Granet.)	1095	394
11 août.	Expropriation pour cause d'utilité publique; liste du jury; maximum dépassé; choix fait par la cour; nullité d'ordre public. — (Sieur Pierre-François Marquès.)	1097	395
11 août.	Expropriation pour cause d'utilité publique; expropriation partielle; réquisition d'expropriation totale; défaut d'of-		

DATES. des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1875	fre, de demande et de conclusions; impossibilité pour jury de statuer. — (Epoux Espagnac.).	1098	396
25 août.	Chemin de fer; transport de marchandises; avaries; vice propre de la chose; responsabilité à tort admise. — (Sieurs Goby et Lavelle.).	1099	397
25 août.	Chemin de fer; compagnie étrangère; règlements régulièrement publiés; caractère obligatoire; contrat de transport; extinction du contrat; livraison de marchandises; voiturier; restriction de la responsabilité; forfait; clause licite. — (Sieurs Adler et Rousseau.). . .	1100	398
15 nov.	Chemin de fer; condamnation de la compagnie à des dommages-intérêts; commandement et saisie; signification faite en dehors du siége social; nullité. — (Sieur Durand.).	1102	399
17 nov.	Expropriation pour cause d'utilité publique; indemnité hypothétique et distincte des divers chefs d'indemnité contestés. — (Sieurs Coignet père et fils.).	1103	400
24 nov.	Chemin de fer; réception de la marchandise et payement du prix du transport; demande ultérieure de dommages-intérêts pour avaries; exception; rejet; nullité. — (Sieur David Bacri.).	1106	401
14 déc.	Expropriation pour cause d'utilité publique; chemins vicinaux; jury; composition illégale; nullité. — (Sieur Caumon.).	1107	402
14 déc.	Chemin de fer; transport de marchandises; tarifs dûment homologués; clauses de non-garantie; responsabilité; preuve. — (Sieur Pisani.).	1108	403
14 déc.	Expropriation pour cause d'utilité publique; agrandissement d'un cimetière; désignation du jury; tribunal de première instance; excès de pouvoirs. — (Sieurs Auclair et autres).	1109	404
22 déc.	Expropriation pour cause d'utilité publique; jury; serment préalable non prêté; décision; nullité. — (Compagnie des Dombes et des chemins de fer du Sud-Est.). . . .	1110	405
22 déc.	Expropriation pour cause d'utilité publique; chemins vicinaux; délibération du jury; présence nécessaire du magistrat directeur; voix délibérative; juré; serment non prêté; nullité. — (Sieur Gardes.).	1112	406
22 déc.	Expropriation pour cause d'utilité publique; fabrique d'allumettes chimiques; indemnités; questions distinctes; décision unique; excès de pouvoir; nullité. — (Sieur Choisy).	1114	407
27 déc.	Chemin de fer; émargement de la feuille de livraison et payement du prix de transport; défaut de réception effective; vérification impossible; perte; responsabilité du voiturier. — (Sieurs Boutin, Brière et Rousteaux.).	1115	408
	Chambre criminelle.		
1874 5 juin.	Voirie; voitures; conduite des chevaux; article 479, § 2, du Code pénal. — (Sieurs Dieusy et Cléret.).	31	12

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1874	*Suite des Arrêts de la Cour de cassation.*		
5 juin.	Voirie; éclairage des voitures; voitures ne servant pas au transport des personnes; pénalité. — (Sieur Bonnin.).	33	13
5 juin.	Voirie; plaque de voitures; caractères illisibles; constatation du procès-verbal; foi due. — (Sieur Cougnet.). .	34	14
28 août.	Voirie; dégradations; barrage et rigole pratiqués sur la voie publique; contravention existante; prescription; dégradation d'un chemin public; pluralité des faits; prescription reconnue à l'égard de l'un d'eux seulement. — (Sieur Labbé.).	35	15
28 août.	Voirie; travaux joignant la voie publique; absence d'empiétement; refus d'ordonner la démolition; juste application de la loi.	37	16
14 nov.	Voirie; 1° travaux le long de la voie publique; absence de plan d'alignement; autorisation néanmoins nécessaire; 2° travaux non autorisés, ouvriers et entrepreneurs; condamnation; propriétaire; responsabilité distincte; excuse illégale. — (Sieur Vidal.).	591	195
14 nov.	Contravention; foi due aux procès-verbaux; police du roulage; allégation de force majeure; preuve non offerte ni administrée; excuse illégale. — (Sieur Loyan.). . .	592	196
20 nov.	Chemins de fer; transports à grande vitesse; expédition de valeurs; taxe *ad valorem;* coupons d'obligations retirés de la circulation; caractère de papier d'affaires. — (Sieurs Piganeau et fils.).	594	197
1875			
14 janv.	Rivière non navigable ni flottable; régime des eaux; arrêté préfectoral; sanction; article 471, 15°, du Code pénal; propriétés riveraines; point de dommage; article 16 de la loi du 6 octobre 1791 non applicable; circonstance indifférente. — (Sieur André Blaise.).	596	198
16 janv.	Canal de navigation (francs-bords ou talus d'un); 1° partie du canal; dépendance du domaine public; 2° détériorations ou dégradations; contravention; grande voirie; conseil de préfecture; compétence; 3° détérioration; article 479, 10°, du Code pénal non applicable; relaxe illégal; déclaration d'incompétence nécessaire. — (Sieurs Minot et consorts.).	597	199
23 janv.	Roulage (police du); loi du 30 mai 1851; charretier; abandon de voiture; voie publique n'étant ni une route ni un chemin de grande communication; loi de 1851 non applicable; contravention à l'article 475, 3°, du Code pénal. — (Sieur Don Louis Benedetti.)	599	200
28 janv.	Roulage (police du); loi du 31 mai 1851; décret réglementaire du 10 août 1852; voiture sans lanterne; voie qui n'est ni une route ni un chemin vicinal de grande communication; pas d'infraction à la loi de 1851; absence d'arrêté spécial; pas de contravention; cassation; simple police; fait non punissable; condamnation ou relaxe illégale; annulation sans renvoi. — (Sieur Jean Morelli.).	600	201

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1875			
12 févr.	Voirie; travaux faits sans autorisation; démolition; plan d'alignement; approbation du préfet. — (Sieur Jean-Evangéliste-Alexandre Lecarpentier.)	602	202
27 févr.	Cassation; pourvoi; déclaration; mandat; syndic d'une corporation; non-recevabilité; voitures; arrêté préfectoral; tarif; obligation de transporter les voyageurs; arrêté préfectoral; illégalité. — (Sieur Jean Sylva.)	603	203
27 févr.	Lois et règlements; arrêté municipal; désuétude; contravention; relaxe; nullité; voirie; travaux confortatifs; appréciation; incompétence de l'autorité judiciaire; tribunal de simple police; renseignements pris par le juge; 1° enquête par le juge de paix; nullité; 2° expert; serment; défaut de constatation; nullité; ministère public; tribunal de simple police; condamnation aux dépens; excès de pouvoir. — (Sieur Boussinescq.)	606	204
12 mars.	Chemins de fer; compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée; tarifs généraux; cuivre ouvré et cuivre manufacturé; métal susceptible d'être employé ou ayant reçu un emploi définitif; série distincte; objets de piété en cuivre ciselé, verni ou doré; classement dans la série des objets manufacturés. — (Sieur Marcet.)	608	205
12 mars.	Chemins de fer: 1° transport de marchandises; tarifs; contravention; compétence correctionnelle; 2° fil de coton à tricoter en pelote; tarifs; pas de classification; fil de coton pour tissage; classement par analogie; régularité; contravention; fait matériel; infraction indépendante de l'intention)—(Sieurs Couturier, Savigny et autres.)	610	206
20 mars.	Cours d'eau; ruisseau; conduit ouvert en tout temps; passage à travers une propriété; arrêté préfectoral; interdiction de coupure des berges; ancien règlement de police; irrigation; textes non applicables; pas d'infraction. — (Sieur Hardouin Tarbé de Vauxclairs.)	612	207
14 mai.	Actes administratifs; interprétation; tribunaux; nécessité de surseoir; dispositions régulières; pas lieu à sursis; voirie; simple police; alignement; mur réparé sans autorisation; arrêté préfectoral; chemin classé comme vicinal; traverse de la commune; doute impossible; chemin bordant le mur réparé; constatation de jugement; principe de la séparation des pouvoirs non violé; application régulière de l'arrêté de classement.—(Dame Brossard, veuve Jarriau.)	613	208
15 mai.	Voirie; alignements; mur construit sans autorisation et sur une partie du sol dépendant de la voie publique; simple police; exception de propriété; titres applicables à un autre terrain; décision par le juge de police; pas de sursis pour décision par la juridiction civile; légalité. — (Dame Tesseidre, veuve Peigné.)	616	209
4 juin.	Immondices; arrêté municipal; jet par-dessus les parapets; resel; contravention; excuses inadmissibles. — (Sieur de Moan.)	617	210

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1875	*Suite des Arrêts de la Cour de cassation.*		
15 juillet.	Voirie : chemins ruraux ; reconnaissance ; maire et préfets ; pas de droit exclusif ; publicité antérieure ; négation ; juge de police ; chemin dégradé ou intercepté ; compétence ; classement par arrêté municipal pris en conseil ; approbation préfectorale ; arrêté non réformé ; pas de décision de la justice civile ; négation de la publicité ; excès de pouvoir. — (Sieur Robert Bouton.).	619	211
30 juillet.	Voie publique : 1° dépôt de matériaux ou autres choses ; interdiction absolue ; permission de l'autorité municipale ; excuse illégale ; 2° maire de Saint-Nazaire ; arrêté du 10 mai 1858 ; saillies sur la voie publique ; étalage de marchandises ; pas d'application à la voie publique elle-même. — (Sieur Dubreil.).	621	212
30 juillet.	Voie publique ; voie urbaine ; loi des 16-24 août 1790 ; maires ; commodité et sûreté du passage ; chemins locaux ou autres ; pas de distinction ; arrêtés ne contredisant ni la loi générale, ni la loi du 30 mai 1851 sur le roulage, ni le règlement d'administration publique du 10 août 1851 ; validité ; chemin de grande communication ; traverse d'un village ; défense de circuler autrement qu'au pas ; légalité. — (Sieur Caylan.). . . .	623	213
13 août.	Lois et règlements : 1° voirie urbaine ; liberté et sécurité de la circulation ; conduites d'eaux ; fouilles ; compagnie concessionnaire des eaux ; excuse inadmissible ; 2° traité avec la commune ; arrêté municipal ; contravention de simple police ; pas d'empiétement sur la compétence administrative. — (Sieur Ferrand.).	679	231
14 août.	Voitures ; abandon ; voie publique ; nécessité ; excuse illégale. — (Sieur Cuyaubère.).	681	232
5 nov.	Arrêtés préfectoraux ; intérêt public ; mesure individuelle suffisante ; caractère d'utilité générale ; voirie vicinale ; chemin de grande communication ; arrêté préfectoral ; autorisation de construire et de déposer des matériaux ; obligation de faire enregistrer au commissariat de police ; légalité ; pas de fixation de délai ; circonstance indifférente. — (Sieur François Chaix.).	1116	409
13 nov.	Travaux publics (marché de) ; route départementale ; rechargement ; adjudicataire ; fourniture des matériaux ; vente au département ; louage d'ouvrage ; contrat mixte ; extraction des cailloux ; arrêt du conseil du 7 septembre 1755 ; décrets des 16 septembre 1807 et 8 février 1868 ; assignation des carrières ; prohibition de changement de destination ; circonstances indifférentes ; tromperie sur la nature des matériaux ; application de l'article 423 du Code pénal ; acte administratif ; interprétation ; administration ; compétence ; tribunaux ; obligation de surseoir ; dispositions claires ; routes départementales ; rechargement ; adjudicataire ; matériaux à fournir à titre de vente ; arrêt ; constatation ; appréciation et exécution du contrat ; pas lieu à interprétation ; magis-		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1875	trat; limite d'âge ; successeur nommé; fonctions continuées jusqu'à la prestation du serment et à l'installation. — (Sieurs Auguste Poiget père et fils.).	1119	410
19 nov.	Voirie ; alignement; travaux non autorisés ; amende ; plan d'alignement non approuvé ; pas lieu à démolition; cassation ; simple police ; voirie ; alignement; démolition refusée à bon droit; pourvoi ; rejet ; motifs du jugement ; pas lieu à examen. — (Veuve Bouffaré.). . .	1123	411
25 nov.	Imprudence (homicide par); architecte ; voûte ; écroulement ; mort d'homme ; plan et exécution ; insolidité présumée et défaut de vigilance ; constatations souveraines ; délit personnel ; architecte ayant cessé d'être employé ; tiers ; imprudences ultérieures ; responsabilité éventuelle et distincte ; conclusions de l'architecte contre les tiers ; vice de construction ; cause déterminante de l'accident ; rejet des conclusions ; motifs suffisants. — (Sieur Dominique Petit.).	1124	412
27 nov.	I. Simple police : 1° transport sur lieux ; article 41 du Code de procédure civile ; application ; pas de jugement préparatoire ; ministère public non présent ; parties non appelées ; nullité ; 2° moyens de preuve ; articles 153, 154 et 155 du Code d'instruction criminelle ; limitation; examen personnel ; preuve illégale ; II. Voirie ; voie publique ; construction sans autorisation ; aveu ; ministère public ; conclusion à fin d'amende et de démolition; juge de police ; doute de l'empiétement ; droit de surseoir ; condamnation à l'amende ; refus d'ordonner la démolition ; constatation de l'absence d'empiétement ; examen personnel ; excès de pouvoir ; cassation. — (Sieur Noël Roccaserra.).	1126	413
31 déc.	Voie publique ; dépôt gênant la circulation ; absence de nécessité constatée ; foi due au procès-verbal ; relaxe non justifié. — (Sieur Etienne Dubreil.).	1128	414
	CIRCULAIRES DU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS AUX PRÉFETS.		
1875			
10 mai.	Recensement général de la circulation sur les routes, à opérer en 1876.	38	17
23 août.	Même sujet : surveillance des observateurs.	40	18
25 oct.	Pêche fluviale ; nouvelle réglementation ; envoi du décret du 10 août 1875.	41	19
»	Texte du décret.	51	»
15 nov.	Même sujet : envoi d'un nouveau modèle de cahier des charges pour l'adjudication de la pêche.	56	20
»	Texte du nouveau modèle.	60	»
15 nov.	Alignements des traverses des routes ; irrégularités commises dans l'instruction de ces affaires.	74	21
1876			
25 janv.	Personnel ; conducteurs et gardes-mines.	281	82
26 février.	Personnel ; officiers et maîtres de ports.	283	83
1er juillet.	Personnel ; assimilations de grade.	811	289

[Pour les décisions relatives au Personnel, voir la table analytique ci-après, p. 1473.]

FIN DE LA TABLE CHRONOLOGIQUE.

DEUXIÈME TABLE.

ANALYSE DES MATIÈRES PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE.

A

Aa (amélioration de la rivière d'), 217.
ACOT, 517.
Action possessoire. *Voir* Compétence.
ADLER et Rousseau, 1100.
Administration centrale des travaux publics. Décret modifiant son organisation, 1275.
Adour. Désignation nouvelle des parties réservées pour la reproduction du poisson, 980.
Aff. Construction d'un débarcadère et d'un mur de quai, 1321.
Affectation de terrains au ministère des travaux publics :
(1) Département des Ardennes, forêt de Château-Regnault, 743.
(2) Département du Pas-de-Calais, 1305, 1321.
(3) Département de la Haute-Saône, 1366.
(4) Département de la Somme, plage de Cayeux, 702.
Agen (ville d'), 1052.
AGUSTINETTY, 232.
Aisne (département de l'). Prorogation du délai d'exécution du chemin de fer d'intérêt local de Saint-Quentin à Guise, 848.
ALAUX et Millhau, 467.
Alger (ville d'), 356.
Alger (département d'). Établissement de tramways dans diverses communes, 867.
ALIBERT et Johannesen, 1077.
Alignements des traverses des routes nationales et départementales. Irrégularités commises dans l'instruction de ces affaires, 74.
ALLEN (demoiselle), 353.
Amarrage (mise en adjudication du service d') des navires dans le port de Bordeaux, 939.
AMÉ, 537.
ANDRÉ, Carré et Cie, 664.
ANDRÉ et Morelière, 566.
Anglards (commune d') et Vinatier, 537.
Approvisionnement de Paris. Fixation de la cotisation à percevoir sur les trains de bois de charpente, sciage et charronnage flottés pendant l'exercice 1875, 85, 802.
Ardois (commune d'), 418.
Ardèche (département de l'), amélioration du Rhône, 702.
Ardennes (département des). Cession d'un chemin de fer d'intérêt local à la compagnie de l'Est, 222.
Arnel (assainissement de l'étang de l'), 843.
Arrêtés préfectoraux. Intérêt public. — Mesure individuelle suffisante. — Caractère d'utilité générale. — Voirie vicinale. — Chemin de grande communication. — Autorisation de construire et de déposer des matériaux. — Obligation de faire enregistrer au commissariat de police. — Légalité. — Pas de fixation de délai. — Circonstance indifférente. — (Sieur François Chaix.) — Les arrêtés préfectoraux doivent avoir pour objet un intérêt général et public, et ne peuvent statuer exclusivement et uniquement dans l'intérêt privé. — Mais un arrêté, même individuel, peut avoir ce caractère, lorsqu'une mesure individuelle suffit à sauvegarder l'intérêt général. — Il en est ainsi, en matière de police de voirie, de l'arrêté préfectoral autorisant un individu à construire le long d'un chemin vicinal de grande communi-

cation et à y déposer des matériaux, à la charge de faire enregistrer le dit arrêté au commissariat de police de l'arrondissement.— Un tel arrêté est obligatoire pour les tribunaux comme pour la personne qu'il concerne. Il importe peu qu'il n'ait pas été fixé de délai pour son enregistrement, qui, ayant pour but de faciliter la surveillance de son exécution, doit, en tout cas, être préalable à toute construction et à tout dépôt (C. de cass.), 1116.

ASSAINISSEMENT :
(1) — de l'étang de l'Arnel (Hérault), 843.
(2) — de la Dive, création d'une association syndicale, 922.
ASSOCIATION SYNDICALE (formation d'une), pour l'assainissement de la vallée de la Dive, 922.
ASTIER (société générale des phosphates), 236.
AUBAGNE (commune d'), 1027.
AUCLAIR et autres, 1109.

B

BAC :
(1) — de Chancia. Approbation de tarif, 895.
(2) — de Poses sur la Seine. Approbation de tarif, 862.
(3) — de Rosbras. Approbation de tarif, 740
(4) — de Velotte et d'Avenay (Doubs). Tarifs, 784.
BACRI (David), 1106.
BAILLY, POULIN et GODEBROY, 425.
BALISAGE de la rade de Lorient, 1297.
BARBE et SOL, 361.
BARRAGE éclusé (construction d'un) sur la Saône, à Lyon, 1257.
BARRET, 250.
BARRIER, 426.
BASSES-PYRÉNÉES (département des). Établissement d'un chemin de fer d'intérêt local, 1307.
BEAUCHOT, BEAUSIRE et autres, 1056.
BEAULIEU (demoiselle), 260.
BEAUSIRE, BEAUCHOT et autres, 1056.
BECK, 1076.
BEDOS et fils, 877.
BÉGHIN, 460.
BENEDETTI, 596.
BERCHOUX, 346.
BERETTA, 466.
BERGERON, 11.
BERNARD, 254.
BEUCHOT, 481.
BEYNEL, 1044.
BILLOIR et Ce, 166.
BLAISE, 596.
BLONDEAU et autres, 529.
BOIGUES, RAMBOURG et Ce, 1052.
BONAFE et CURCHAN, 229.
BONNIN, 33.
BORDA, 564.
BORDEAUX. Bassin à flot et forme de radoub. Fonds de concours, 777, 905.
— Mise en adjudication du service d'amarrage des navires, 950.
BORDET et BOSTON, 276.
BOSCHETTI, 551.
BOSSAN et commune d'Echallon, 303.
BOSTON et BORDET, 276.
BOUCHER, 17.
BOUCHES-DU-RHÔNE (département des). Établissement d'un chemin de fer d'intérêt local, 850.
BOUFFARÉ (veuve), 1123.
BOULOGNE. Achèvement et construction de quai, 1255.
— (chambre de commerce de). Autorisation de construire et d'exploiter un bâtiment destiné à la réception des voyageurs et à la visite des marchandises en provenance ou à destination de l'Angleterre, 107.
BOURBOURG (amélioration du canal de), 217.
BOURNE (canal de la). Autorisation de prise d'eau, 880.
BOUSSINESCQ, 606.
BOUTIN, BRIÈRE et ROUSTEAUX, 1115.
BOUTON, 619.
BOUVET et ROBERT, 557.
BOYARD, 1006.
BREST. Établissement de grils de carénage, machines à mâter et grues, 1564.
BRICE et dame THOUVENOT, 376.
BRIÈRE, BOUTIN et ROUSTEAUX, 1115.
BRINCAT, 356.
BRIVET. Construction d'un pont à Pont-Château, 1278.

BROSSARD (veuve Jarriau), 614.
BUDGET. Ouverture de crédits extraordinaires sur l'exercice 1875 pour réparations des dommages causés aux chemins vicinaux et aux travaux publics par les inondations (loi), 325, 327.

C

CABEDAN-NEUF (syndicat de), 675.
CABLEY, 573.
CAEN. Agrandissement de la gare, 789.
CAILLAT et TISSIER, 453.
CAILLAUX, sa nomination au poste de ministre des travaux publics, 790.
CAILLET, 516.
CALAIS (amélioration du canal de), 217.
CALAIS. Avance à l'Etat d'une somme de 1.500.000 francs pour l'amélioration du port, 1185.
CALE de halage (établissement d'une) à Dunkerque. — Autorisation. — Tarif, 762.
CAMARGUE (syndicat de la grande), 239.
CANAGNIER, 571.
CANAL DE L'EST. Fonds de concours, 774, 849, 953, 969, 1003.

CANAUX :

Canaux de navigation.

(1) — Amélioration des canaux de Neuffossé, de Bourbourg et de Calais (L.), 217.
(2) — latéral à l'Oise. Agrandissement du port de Thourotte, 1257.
(3) — Neuffossé. Doublement des sas de l'écluse des Fontinettes, 1298.
(4) — latéral à l'Oise. Adjudication d'un service de touage à vapeur, 849.
(5) — de Saint-Quentin, de la Sensée, de la Haute-Deule, d'Aire à la Bassée, de Neuffossé, de Bourbourg et de Calais. Etablissement d'un système de halage par chevaux, 946.
(6) — de Caen à la mer. Service de touage; substitution de concessionnaires pour l'exploitation, 866.
(7) — de Bourgogne. Prorogation du délai de mise en activité du service de halage, 1346.
(8) — latéral à la Loire. Établissement d'une prise d'eau, à Hervy (Cher), 810.
(9) — de Marans à la Rochelle. Perception des droits de navigation intérieure, 1002.
(10) — Canal de navigation (francs-bords ou talus d'un). — 1° Partie du canal. — Dépendance du domaine public. — 2° Détériorations ou dégradations. — Contravention. — Grande voirie. — Conseils de préfecture. — Compétence. — 3° Détérioration. — Article 479, 10°, du Code pénal non applicable. — Relaxe illégal. — Déclaration d'incompétence nécessaire. — (Sieurs Mignot et consorts.) — 1° Les francs bords ou talus d'un canal de navigation (tel que le canal du Berry) font partie intégrante du dit canal, et sont, à ce titre, des dépendances du domaine public. — 2° Les détériorations ou dégradations commises sur iceux constituent des contraventions qui doivent être poursuivies et réprimées, comme en matière de grande voirie, par les conseils de préfecture. — 3° Le juge de simple police qui en est saisi, et qui constate que l'article 479, 10°, du Code pénal n'est pas applicable dans l'espèce parce que les dits francs-bords sont des voies publiques et ne peuvent être assimilés aux propriétés rurales, ne doit pas prononcer le relaxe, mais seulement se déclarer incompétent (C. de cass.), 597.

2° Canaux d'irrigation.

(1) Établissement du canal de Bourg à Digne, 1338.
(2) Etablissement d'un canal d'arrosement à dériver de la Souloise, 1302.
(3) Canal de la Bourne (Drôme). Autorisation de prise d'eau, 880.
(4) Compagnie concessionnaire. — (Société du canal de Crillon contre syndicat du dit canal.) — Syndicat des arrosants. — Prise d'eau en Durance. — Prises d'eau individuelles. — Travaux à exécuter. — Contestation sur les obligations respectives

résultant des titres de concessions et d'un décret réglementaire. — Interprétation. — Décision ministérielle. — Instance judiciaire. — Demande en interprétation rejetée par le motif qu'on ne justifie d'aucune décision par laquelle l'autorité judiciaire, saisie du litige, aurait sursis à statuer jusqu'à ce que l'administration ait déterminé le sens et la portée des actes contestés. — Autre demande en interprétation rejetée par le motif qu'on ne justifie d'aucun litige existant sur la difficulté dont il s'agit dans la dite demande (C. d'Ét.), 1028.

CANTAL (département du). Répartition des eaux en temps de sécheresse, 702.

CARRÉ (ANDRÉ et Cie), 664.

CASTRES (ville de), 368.

CAUMON, 1107.

CAYLAN, 623.

CHABERT (demoiselle) et MOUREN (dame), 423.

CHABANNE, 1093.

CHABRIS (commune de), 1084.

CHAIX (François), 1116.

CHALONS (compagnie du gaz), 1016.

CHALONS-SUR-MARNE (ville de), 1006.

CHAMBON-BELLOT, 576.

CHARENTE (construction d'un pont sur la), à Saintes, 661.

CHARENTE (département de la). Rachat de concession de ponts, 879.

CHAUCHAT (dame) et GEOFFROY-CHATEAU, 1004.

CHAUVIN (dame), 418.

CHEMINS de fer. *Voir* Compétence, Dommages.

A. — CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL.

I. — *Construction.*

1° Déclarations d'utilité publique. Concessions.

(1) — sous-marin entre la France et l'Angleterre (L.). Convention ; Cahier des charges, 307.

(2) Chemins entrepris par l'État. Lignes d'Alençon à la ligne de Caen à Laval, embranchement sur la Ferté-Macé ; de Prez-en-Pail à Mayenne ; de Mayenne à Fougères ; de Mamers à Mortagne ; de Mortagne à Mézidon et embranchement sur Laigle ; de Caen à Dozulé et embranchement sur Dauville ; de Saint-Gauburge à Gacé et embranchement à la ligne de Lisieux à Orbec (L.), 1190 (D.), 1197.

(3) Syndicat des compagnies du Nord, de l'Est, d'Orléans et de P.-L.-M. Etablissement d'un chemin de fer de grande ceinture autour de Paris (L.). Convention, 329.

(4) Nord. Etablissement de chemins de fer de Douai à Orchies et d'Orchies à la frontière belge. Convention (L.), 323. — Lignes d'Amiens à la vallée de l'Ourcq ; d'Abbeville à Eu et au Tréport (L.). Concession, 1192. — Etablissement d'ateliers de réparations (D.), 1339.

(5) Est. Lignes de Revigny à Vouziers, de la Ferté-Milon à Esternay ; d'Esternay à Remilly ; de Châtillon-sur-Seine à Is-sur-Tille avec embranchement sur Langres ; d'Is-sur-Tille à Gray (L.) Conventions, 1200.— Agrandissement et modification de la gare de Nancy (D.), 1260.—Etablissement d'ateliers de réparations (D.), 1382.

(6) Ouest. Lignes de Harfleur à Montivilliers; de Beuzeville à Lillebonne; de Motteville à Saint-Valery en Caux ; du pont de l'Alma aux Moulineaux ; d'Auteuil à Boulogne ; de Sillé-le-Guillaume à la Hutte ; de la Hutte à Mamers ; de Châteaubriant à Redon : de Moulineaux à Courbevoie ; de Plouaret à Lannion ; de Barentin à Duclair et à Caudebec et divers raccordements (L.). Convention, 1211. — Etablissement d'un chemin de fer d'embranchement partant de la ligne de Sablé à Châteaubriant, et aboutissant à ou près Craon (D.), 967. — Etablissement d'un chemin de fer d'embranchement de Conflans à la ligne de Paris à Dieppe par Pontoise (D.), 990. — Agrandissement de la gare de Caen (D.), 789.

CHEMINS DE FER (*suite*) :

(7) Orléans. Agrandissement de la gare d'Orléans (D.), 788.

(8) P.-L.-M. Établissement de plusieurs chemins de fer (L.) Convention, 194. — Établissement d'une seconde voie entre la Voulte et le Pouzin (D.), 788. — Établissement d'un faisceau de voies de triage à Cette-la-Peyrade (D.), 787.—Reconstruction et agrandissement de la gare de Valergues (Hérault) (D.), 787. — Agrandissement de la gare de Saint-Étienne (D.), 1296. — Établissement d'un chemin latéral à la gare de Tempéras (D.), 1301.

(9) Midi. Lignes de Cette à Montbazin; de Marx à Cannes; de Narbonne à Bize; de Mont-de-Marsan à Roquefort; de Marmande à Casteljaloux; de Condom à Riscle; de Montauban à Saint-Sulpice; de Saint-Sulpice à Castres; de Puyôo à Saint-Palais; de Tarascon-sur-Ariége à Ax (L.). Convention. Cahier des charges, 1174. — Agrandissement de gares et de stations (D.); Coursau, 658; Marcorignan, 1322; Moux, 1347; Nissau, 1297; Pézenas, 739; Trèbes, 1383; Vias, 1260; Ychoux, 1319. — Conversion en station de la halte de Roaillan (Gironde) (D.), 704. — Construction de maisons de gardes (D.), 658. — Établissement de plantations contre l'accumulation des neiges (D.), 657. — Ouverture d'un fossé (D.), 1259. — Élargissement et consolidation du remblai de la Combe (D.), 1278. — Modification de l'aqueduc de Saint-Martin (D.), 1382.

(10) Alais au Rhône. Convention. Cahier des charges, 1158.

(11) De la Croix-Rousse à Sathonay. Agrandissement de la gare de la Croix-Rousse (D.), 703.

(12) De Gorcy à la frontière de Belgique (D.). Cahier des charges, 1323.

(13) Lille à Valenciennes. Établissement de la ligne d'Haubourdin à Lille-Saint-André (D.), 1341.

(14) Marmande à Angeulême (L.). Convention. Cahier des charges, 1138.

(15) Mines d'Anzin (Compᵉ des). Établissement d'une voie d'embranchement desservant les fosses Saint-Léonard et Général-Chabaud-Latour (Nord) (D.), 5.

(16) Mines de Lens (Société des). Établissement d'un embranchement desservant la fosse n° 6 des mines de Lens (Pas-de-Calais) (D.), 7.

(17) — d'embranchement des mines de Marsanges à la ligne de Brioude à Alais (D.), 792. — Modification du cahier des charges, 979.

(18) Picardie et Flandres. Établissement de plusieurs chemins de fer (L.). Convention. Cahier des charges, 202.

(19) De Sathonay à Bourg. Construction d'un embranchement destiné à relier la ligne de Sathonay à Bourg à celle de Lyon à Genève (D.), 847.

2° Approbation de travaux et de dépenses.

(1) Nord. Ancien réseau (D.), 221, 991, 997.

(2) Est. Ancien réseau, 778, 996.

(3) Ouest, 784, 839.

(4) P.-L.-M. Ancien réseau, 785, 875. — Nouveau réseau, 879, 1335.

(5) Midi. Ancien réseau, 877.

3° Modifications de tracés, prolongations de délais, autorisations diverses, etc.

(1) Achèvement d'études relatives à diverses lignes (L.), 1198).

(2) Nord. Prolongation du délai d'exécution de la modification du chemin de fer de Lille à Calais et à Dunkerque (D.), 659.

(3) Ouest. Détermination de tracé. Ligne de Saint-Lô à Lamballe, 918. — Autorisation d'employer des rails en acier, 918.

(4) Lagny à Neufmoutiers. Rectification du tracé, 1306.

(5) Orléans à Châlons-sur-Marne. Fixation du point de départ. Orléans, 908.

(6) Villeneuve-le-Comte à Mortcerf. Prorogation du délai d'accomplissement des expropriations, 782.

II. — *Exploitation.*

— Est. Approbation des traités pas-

sés avec le département des Ardennes pour la cession d'une ligne d'intérêt local et avec la compagnie de Lérouville à Sedan (D.), 222.

Exploitation commerciale.

1° Transports.

a. Tarifs.

(1) Marchandises transportées en vrac. — Application des tarifs spéciaux. — Garantie. — Frais de transport. — Avances faites par une compagnie à de précédents voituriers. — Refus de payement par le destinataire. — Appel en garantie légitime. — Dommages-intérêts à tort prononcés. — Cassation. — (Sieur Hersant.) — La déclaration, par un expéditeur, dans la lettre de voiture que les marchandises à transporter devront voyager en vrac, et l'acceptation de cette déclaration par la compagnie de chemin de fer suffisent à établir que les parties ont entendu déroger aux tarifs ordinaires, et que les tarifs spéciaux et exceptionnels sont applicables. — La compagnie de chemin de fer qui a payé à de précédents voituriers les frais de transports effectués par eux, use d'un droit légitime en les appelant en garantie lorsque le destinataire refuse de rembourser les prix de transport. Par suite est sujet à cassation le jugement qui impute à faute à la compagnie d'avoir appelé en garantie les voituriers antérieurs, et la condamne à des dommages-intérêts envers eux (C. de cass.), 29.

(2) Tarif différentiel spécial à certains trajets. — Voie interrompue par force majeure. — Trajet détourné. — Supplément de prix. — (Sieur Hinsling.) — Les tarifs différentiels qui régissent certains transports de marchandises accomplis par les voies ferrées ne peuvent être étendus par analogie à des parcours autres que ceux pour lesquels ils ont été expressément établis. — En conséquence, si un événement de force majeure rend momentanément impraticable un trajet pour lequel il existe un tarif spécial, le propriétaire des marchandises se trouve sans droit pour réclamer l'application de ce tarif au trajet détourné que la marchandise a réellement suivi. — Et cela, quand même il offrait un supplément de prix, calculé sur la base du tarif spécial, et proportionnel à l'allongement du parcours (C. de cass.), 157.

(3) Transport de marchandises. — Voie directe interrompue par force majeure. — Trajet détourné. — Supplément de prix. — (Sieur Duchemin.) — Le prix de transport des marchandises circulant sur les voies ferrées doit, en principe, être calculé d'après le trajet que ces marchandises ont effectivement suivi. — En conséquence, si un événement de force majeure rend momentanément impraticable un trajet pour lequel il existe un tarif spécial différentiel, le propriétaire des marchandises se trouve sans droit pour réclamer l'application de ce tarif au trajet détourné qu'il a fallu substituer au trajet direct (C. de cass.), 159.

(4) Marchandises non enlevées dans les délais réglementaires. — Droit de magasinage. — Tarif obligatoire. — (Sieur Combes-Mall.) — Les tribunaux ne peuvent pas substituer aux droits de maganisage établis par les tarifs des chemins de fer une somme qu'ils fixeraient à forfait. — Ils se prévaudraient vainement, pour le faire, de ce que dans la cause la compagnie n'aurait été qu'un commissionnaire ordinaire — Cette qualification ne peut jamais être appliquée à une compagnie de chemin de fer, dont le monopole est réglé par des tarifs qui sont sa loi comme celle du public (C. de cass.), 164.

(5) Transport à petite vitesse. — Tarifs généraux. — Clause de non-garantie. — Marchandises déterminées. — Validité. — Faute. — Responsabilité. — Preuve à la charge du propriétaire de la marchandise. — (Sieur Durenne.) — Est valable la clause insérée par l'administration supérieure dans les tarifs généraux d'une compagnie de chemin de fer

CHEMINS DE FER (*suite*) :

pour les transports à petite vitesse, et qui porte que telle marchandise sera transportée sans responsabilité. — L'effet d'une telle clause n'est sans doute pas d'affranchir la compagnie de la responsabilité des fautes qui seraient reconnues avoir été commises par elle ou par ses agents; mais elle a du moins pour résultat de mettre la preuve des dites fautes à la charge du propriétaire de la marchandise (C. de cass.), 171.

(6) Marchandises. — Prolongation de parcours. — Force majeure. — Taxe supplémentaire. — (Sieur Chimène.) — Il est dû un supplément de taxe à une compagnie de chemin de fer qu'un événement de force majeure oblige à dévier de la voie directe et à suivre un parcours plus prolongé. — Ce supplément est dû quand même la compagnie n'aurait d'abord réclamé et perçu que la taxe afférente au trajet par la voie directe, si d'ailleurs il n'est pas constaté que le destinaire des marchandises aurait été, préalablement à l'expédition, induit par la compagnie elle-même dans une erreur qu'il ne lui était pas possible de rectifier (C. de cass.), 559.

(7) Homologation ministérielle d'un livret de tarifs. — Approbation implicite des conditions d'application. — (Sieur Lavieille.) — Une décision ministérielle homologuant un livret publié par une compagnie de chemin de fer, et dans lequel sont insérés à la fois les prix qui composent les tarifs spéciaux et les conditions d'application de ces mêmes prix, implique nécessairement l'approbation des dites conditions et les rend obligatoires (C. de cass.), 561.

(8) Droit de magasinage. — Lettre d'avis. — Délai. — Mise à la poste après la dernière levée. — (Sieur Marchesseau.) — Aux termes de l'arrêté ministériel du 12 janvier 1872, les droits de stationnement et de magasinage sont dus aux compagnies de chemins de fer à dater du surlendemain de la mise à la poste de la lettre d'avis adressée au destinataire des marchandises par la gare d'arrivée. Il n'y a pas d'exception à cette règle pour le cas où la lettre a été mise à la poste à une heure où il n'y avait plus de distribution (C. de cass.), 565.

(9) Tarif homologué. — Clause de non-garantie. — Marchandise déterminée. — Perte. — Responsabilité. — Faute. — Preuve à la charge du propriétaire de la marchandise. — (Sieurs Morelière et André.). — Est valable la clause insérée dans les tarifs, dûment homologués, d'une compagnie de chemin de fer, et qui porte qu'elle ne répond pas de la perte ou avarie de telle marchandise par elle transportée. — L'effet d'une telle clause n'est cependant pas d'affranchir la compagnie de la responsabilité des fautes qui seraient reconnues avoir été commises par elle ou par ses agents; mais elle a du moins pour résultat de mettre la preuve des dites fautes à la charge du propriétaire de la marchandise. (C. de cass.), 566.

(10) Tarif spécial. — Stipulation de non-garantie. — Perte des objets transportés. — Responsabilité. — Faute. — Constatation du jugement. — (Compagnie des Dombes et sieur Modeste May). — La clause des tarifs d'une compagnie de chemin de fer qui porte qu'elle ne répond pas de la perte ou de l'avarie de certains objets transportés par elle en franchise, n'a pas pour effet de l'exonérer de la responsabilité des fautes qui seraient reconnues avoir été commises par elle ou par ses agents. — Et il y a faute suffisamment constatée à la charge de cette compagnie lorsque, la marchandise ayant disparu durant un trajet très-court, le tribunal y voit la preuve qu'elle n'a pu disparaître que par l'effet de la négligence ou de l'infidélité des agents de la compagnie (C. de cass.), 567.

(11) Tarif spécial. — Demande expresse. — (Sieur Nizerolle.) — Les expéditions sont soumises aux conditions des tarifs généraux des compagnies de chemins de fer, lorsqu'il n'y a pas eu de demande expresse et préalable du tarif spécial (C. de cass.), 589.

(12) Transports à grande vitesse. — Expédition de valeurs. — Taxe *ad valorem*. — Coupons d'obligations retirés de la circulation. — Caractère de papier d'affaires. — (Sieurs Piganeau et fils.) — On ne peut considérer comme valeurs dont l'expédition par chemin de fer serait, d'après les tarifs sur les transports à grande vitesse, soumise à une taxe proportionnelle, des coupons d'obligations au porteur retirés de la circulation, après payement par le banquier qui avait mandat de les payer, et par lui adressés, comme pièces de comptabilité, à son mandant. Ces coupons ne doivent être taxés que comme papiers d'affaires (C. de cass.), 594.

(13) Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — Tarifs généraux. — Cuivre ouvré et cuivre manufacturé. — Métal susceptible d'être employé ou ayant reçu un emploi définitif. — Série distincte. — Objets de piété en cuivre ciselé, verni ou doré. — Classement dans la série des objets manufacturés. — (Sieur Marcet.) — Les tarifs généraux de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée classent le cuivre ouvré dans la deuxième série et les objets manufacturés dans la première. — Il faut entendre par cuivre ouvré seulement celui qui a reçu la préparation suffisante pour être employé dans l'industrie, et par objet manufacturé celui qui a été définitivement employé à un produit spécial et qui peut être livré à la vente. — Cela étant, il faut classer dans la catégorie des objets manufacturés les objets en cuivre ciselé, verni ou doré, tels que christs, candélabres avec leurs accessoires, croix avec leur hampe, adressés à des ecclésiastiques ou à des marchands faisant le commerce des objets servant au culte (C. de cass.), 608.

(14) 1° Transport de marchandises. — Tarifs. — Contravention. — Compétence correctionnelle. — 2° Fil de coton à tricoter en pelote. — Tarifs. — Pas de classification. — Fil de coton pour tissage. — Classement par analogie. — Régularité. — Contravention. — Fait matériel. — Infraction indépendante de l'intention. — (Sieurs Couturier, Savigny et autres.) — 1° Les contraventions aux dispositions des règlements relatifs à la perception des tarifs et au transport des marchandises sur les chemins de fer sont de la compétence de la juridiction criminelle. — Le fil de coton à tricoter en pelote n'est l'objet, dans les classifications du tarif général de la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, d'aucune mention textuelle. Il doit donc être rangé, pour les droits à percevoir, dans la classe avec laquelle il a le plus d'analogie. — Un arrêt a pu régulièrement le classer avec le fil de coton pour tissage, et non avec le fil de coton à coudre et à broder ou avec les objets manufacturés non dénommés. — En matière de contravention, il n'y a pas à rechercher la bonne foi des parties : la contravention réside tout entière dans le fait même matériel commis en infraction aux dispositions de la loi (C. de cass.), 610.

(15) Transport de marchandises. — Tarifs dûment homologués. — Clauses de non-garantie. — Responsabilité. — Preuve. — (Sieur Pisani.) — Les clauses de non-garantie, insérées par une compagnie de chemin de fer dans ses tarifs dûment homologués par l'autorité supérieure, sont obligatoires pour tous ; elles ont pour effet, non de soustraire la compagnie à la responsabilité de ses fautes, mais d'en mettre la preuve à la charge des propriétaires des colis avariés ou perdus. (C. de cass.), 1108.

β. *Délais, avaries.*

(1) Transport de marchandises à grande vitesse. — Délais réglementaires. — Bénéfice des délais maintenus quant à la livraison. — (Sieur Lebatteux). — Une compagnie de chemin de fer, en faisant partir les marchandises, dont le transport lui a été confié, par un train non obligatoire pour elle, n'est pas censée avoir renoncé au droit qui lui appartient de se

CHEMINS DE FER (*suite*) :
prévaloir des délais tels qu'ils sont fixés par l'arrêté ministériel du 12 juin 1866. Elle jouit en conséquence, pour livrer ces marchandises, des délais qu'elle aurait dû observer, si celles-ci avaient été expédiées par le train réglementaire (C. de cass.), 26.

(2) Transport de marchandises. — Délais réglementaires. — Droit de s'en prévaloir nonobstant convention contraire. — (Sieur Lherme). — Les délais réglementaires de transports par chemins de fer s'imposent aux compagnies comme aux expéditeurs, nonobstant toute convention contraire, tacite ou expresse (C. de cass.), 553.

(3) Transport de marchandises. — Train non obligatoire. — Commune intention des parties. — Accident. — Retard. — Délais réglementaires observés. — Dommages-intérêts non dus. — (Dame Lepallec, épouse du sieur Lepinée.) — Une compagnie de chemin de fer qui consent à faire partir des marchandises par un train non obligatoire pour elle, ne peut déroger au droit de se prévaloir des délais réglementaires fixés par son cahier des charges et les arrêtés ministériels. — En conséquence, elle n'est pas passible d'une indemnité de retard, du moment que la marchandise a été mise à la disposition du destinataire, à la gare d'arrivée, dans le délai réglementaire (C. de cass.), 555.

(4) Transport. — Marchandises. — Délais réglementaires. — (Sieur Pinsard.) — Un expéditeur n'est pas fondé à réclamer une indemnité parce que des marchandises par lui remises à une compagnie de chemin de fer, et destinées à être rendues à un marché déterminé, ne sont parvenues au lieu d'arrivée qu'après l'heure du marché, si d'ailleurs elles ont été livrées dans les délais réglementaires (C de cass.), 568.

(5) Transport. — Délai de transmission. — Marchandises sujettes à s'altérer. — (Sieur Fourquet.) — L'arrêté ministériel du 12 juin 1866, qui accorde un délai de trois heures pour la transmission de marchandises passant d'un réseau sur un autre sans solution de continuité, et qui prescrit à la compagnie de faire l'expédition par le premier train dont le départ suivra l'expiration de ce délai, ne distingue point entre les marchandises sujettes à s'altérer et à se décomposer promptement ; le délai de trois heures peut être invoqué par la compagnie, notamment pour la transmission de paniers de marée ou de poisson (C. de cass.), 570.

(6) Transports. — Petite vitesse. — Délais distincts pour l'expédition et le transport des marchandises. — (Sieur Lecomte.) — Les délais fixés par le cahier des charges de la compagnie du chemin de fer de l'Ouest, pour l'expédition des marchandises et pour le parcours sur la voie ferrée, sont distincts et ne peuvent être confondus, alors même que la distance à parcourir est inférieure à 150 kilomètres (C. de cass.), 574.

(7) Transport de marchandises. — Petite vitesse. — Réseaux différents. — Exploitation par une seule et même compagnie. — Délais réglementaires. — (Sieur Guillemin.) — Si l'article 9 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 accorde aux compagnies de chemins de fer un jour de délai pour la transmission, d'un réseau à l'autre, des objets transportés en petite vitesse, c'est à la condition que l'un et l'autre réseau soient exploités chacun par une compagnie différente. — Spécialement, l'ancien réseau du Victor-Emmanuel ayant été cédé par l'Etat à la compagnie de Lyon, désormais chargée de l'exploiter, cette compagnie n'a pas droit au délai de transmission d'un réseau à l'autre, parce qu'une marchandise qui lui est confiée transite par le réseau du Rhône au mont Cenis (C. de cass.), 584.

(8) Transport — Délais réglementaires. — Vérification par la Cour de cassation. — Transport. — Dépôt dans un bureau de ville. — Indivisibilité de l'ensemble des délais. — Point de départ. — Livraison à domicile.

— Heure de délivrance. — (Sieur Chabanne.) — Il appartient à la Cour de cassation de vérifier si les compagnies de chemin de fer ont observé les délais réglementaires qui leur sont imposés pour le transport des marchandises. — Quand une marchandise a été déposée dans un bureau de ville pour être camionnée jusqu'à la gare, c'est à la date du dépôt dans le bureau que remonte le point initial du calcul des délais de transport. — Le règlement concernant les heures d'ouverture et de fermeture des gares de chemin de fer s'applique uniquement aux marchandises amenées ou livrables en gare, et non à celles que les compagnies vont prendre ou livrer à domicile (C. de cass.), 1093.

(9) — Transport des marchandises. — Réquisition de wagons vides. — Pas d'obligation pour la compagnie. — (Sieurs J. Bédos et fils). — Une compagnie de chemin de fer n'est pas tenue de mettre d'avance et à jour fixe des wagons vides à la disposition des expéditeurs pour le chargement de leurs marchandises. Elle doit seulement transporter dans les délais réglementaires les marchandises apportées à la gare (C. de cass.), 577.

(10) — § 1er. Réception de marchandises et payement du prix de transport en cours de route, sans protestation ni réserves. — Avaries. — Responsabilité de la compagnie. — § 2. Convention réglant le mode de transport. — Avaries qui en résultent. — Action contre la compagnie. — Rejet. — Marchandises. — Transport. — Action principale. — Recours en garantie. — Lien de dépendance. — Cassation pour le tout. — (Sieurs Meyer et Schanenberg. — 1° La réception de la marchandise et le payement du prix de la voiture sans protestations ni réserves n'ont pas pour effet d'éteindre toute action d'avarie contre l'entrepreneur de transport, si ces faits se sont produits en cours de route et s'ils ont été accomplis, non par le destinataire, mais par un commissionnaire intermédiaire. — 2° Si la clause absolue de non-garantie stipulée par l'entrepreneur de transports est nulle comme contraire à l'ordre public, et devrait être écartée alors même que la législation du pays étranger où le contrat de transport a été passé l'autoriserait, il en est autrement du cas où le voiturier oppose à une action d'avarie les effets d'une convention par laquelle a été réglé le mode de transport, et soutient que le dommage provient, non d'une faute à lui imputable, mais du mode même de transport accepté ou choisi par l'expéditeur. — 3° La cassation du jugement doit être totale et prononcée contre toute les parties lorsqu'il s'agit de garantie et qu'il y a entre la demande principale et les divers recours en garantie un lien de dépendance et de subordination (C de cass.), 87.

(11) Marchandises. — Perte. — Affectation de la voie ferrée au service militaire et invasion. — Cas de force majeure. — Irresponsabilité des compagnies de chemins de fer. — Négligence du destinataire. — Circonstance nécessaire pour la responsabilité. — (Sieur Manesson et Cie). — Les compagnies de chemins de fer ne sont pas responsables de la perte des marchandises résultant de l'affectation de la voie ferrée au service militaire et de l'occupation ultérieure du pays par des troupes ennemies. Ces faits constituent un cas de force majeure. — Un destinataire ne peut être non plus condamné à tenir compte de la valeur des marchandises à l'expéditeur par cela seul qu'il a négligé d'avertir ce dernier de la non-réception des marchandises. Il faut, en outre, qu'il soit constaté que cette négligence a causé le préjudice (C. de cass.), 274.

(12) — Transport de marchandises. — Réception et payement du prix de transport. — Avaries occultes. — Demande en dommages-intérêts. — Rejet. — (Sieur Canagnier). — Aux termes de l'article 105 du Code de commerce, la réception des objets transportés et le payement du prix de la voiture éteignent toute action

CHEMINS DE FER (*suite*) :

contre le voiturier, aussi bien lorsqu'il s'agit d'avaries occultes que lorsqu'il s'agit d'avaries apparentes, le destinataire ayant toujours le droit d'ouvrir le colis avant d'en prendre livraison et de payer le prix du transport (C. de cass.), 571.

(15). — Transport des marchandises. — Avaries. — Vice propre de la chose. — Responsabilité à tort admise. — (Sieurs Goby et Lavelle.) — Le voiturier cesse d'être responsable des avaries éprouvées par les marchandises qu'il transporte, lorsque ces avaries proviennent du vice propre de la chose ou de la force majeure : il en est spécialement ainsi du coulage provenant du mauvais conditionnement du fût. — En conséquence, est sujet à cassation le jugement qui, sans imputer aucune faute à une compagnie de chemin de fer, la condamne à réparer le préjudice résultant des avaries et lui refuse tout recours contre l'expéditeur, par ce seul motif qu'elle avait reçu sans réserves la marchandise à transporter (C. de cass.), 1099.

(14) — Compagnie étrangère. — Règlements régulièrement publiés. — Caractère obligatoire. — Contrat de transport. — Extinction du contrat. — Livraison des marchandises. — Voiturier. — Restriction de la responsabilité. — Forfait. — Clause licite. — (Sieurs Adler et Rousseau). — L'expéditeur qui traite avec une compagnie de chemins de fer étrangers se soumet aux règlements qui les régissent, et ne peut être admis à décliner l'application de ces règlements régulièrement publiés sous le prétexte qu'il n'en connaissait pas les dispositions. — Ce n'est pas l'arrivée des marchandises au lieu de destination, c'est la livraison au destinataire qui met fin au contrat de transport; jusqu'au moment de cette livraison, les clauses qui règlent la responsabilité de l'entrepreneur de transport restent applicables. — La clause qui a pour objet, non d'exonérer une compagnie de chemin de fer de la responsabilité qui lui incombe comme entrepreneur de transport, mais de régler d'avance et à forfait la conséquence de cette responsabilité, ne saurait être déclarée nulle en France comme contraire à nos principes d'ordre public (C. de cass.), 1100.

(15) Réception de la marchandise et payement du prix de transport. — Demande ultérieure de dommages-intérêts pour avaries. — Exception. — Rejet. — Nullité. — (Sieur David Bacri.) — Lorsque le destinataire a reçu, sans réserves ni protestations, les objets transportés, et a payé le prix de leur transport, il ne saurait plus exercer ultérieurement l'action d'avaries contre la compagnie chargée du transport, et celle-ci, s'il l'intente, peut lui opposer l'exception tirée de l'article 105 du Code de commerce (C. de cass.), 1106.

(16) Emargement de la feuille de livraison et payement du prix de transport. — Défaut de réception effective. — Vérification impossible. Perte. — Responsabilité du voiturier. — (Sieurs Boutin, Brière et Rousteaux.) — L'émargement de la feuille de livraison et le payement des frais de transport par le destinataire ne suffisent pas pour permettre à une compagnie de chemin de fer d'invoquer la fin de non-recevoir résultant de l'article 105 du Code de commerce, quand il est établi que la vérification des colis dont la perte lui est imputée a été, par son fait, rendue impossible (C. de cass.), 1115.

γ. *Camionnage.*

— Expédition. Refus de prendre les marchandises à domicile. — Retard dommageable pour le destinataire. — Irresponsabilité de la compagnie de chemin de fer. — Interprétation du cahier des charges. — (Sieur Laprègue.) — Aucune clause du cahier des charges de la compagnie des chemins de fer d'Orléans ne lui impose l'obligation de faire enlever les marchandises au domicile de l'expéditeur, et par suite la compagnie ne fait qu'user d'un droit légitime en refusant d'aller prendre les marchandises dans les magasins de l'expéditeur. Si ce refus

entraîne un retard dommageable pour le destinataire, la réparation du préjudice ne peut être mise à la charge de la compagnie, même quand elle a ultérieurement consenti à aller chercher les marchandises en ville, cette concession volontaire ne pouvant porter atteinte à son droit (C. de cass.), 172.

3° Police.

(1) Concession par une compagnie d'un accès particulier sur la voie ferrée pour le chargement des marchandises. — Nullité. — Contestation. — Incompétence de l'autorité judiciaire. — (Sieurs Noël et Montperney.) — Une compagnie de chemins de fer ne peut concéder un accès particulier sur la voie pour le chargement et le transport des marchandises sans contrevenir aux articles 4 de la loi du 15 juillet 1845 et 64 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, relative à la police des chemins de fer ; une telle convention est nulle et ne peut être invoquée en justice. — L'autorité judiciaire ne peut ordonner la suppression d'un travail public ; conséquemment ne peut retenir la connaissance d'une demande en suppression d'une clôture de chemin de fer (C. de cass.), 272.

(2) Condamnation de la compagnie à des dommages-intérêts. — Commandement et saisie. — Signification faite en dehors du siége social. — Nullité. — (Sieur Durand.) — Un commandement ne peut être valablement signifié à une compagnie de chemin de fer, en parlant au chef d'une gare située en dehors du siége social, lorsque l'arrêt attaqué ne constate pas que cette gare, quelque importante qu'elle soit, ait été transformée en une véritable succursale, ni que la compagnie y ait acquis un domicile (C. de cass.), 1102.

(3) Action en dommages-intérêts. — Prescription de six mois. — Promesse d'un chef de gare. — Incident sans conséquence. — (Sieur Jutgé.) — Est sujet à cassation le jugement qui, dans une instance en dommages-intérêts intentée contre une compagnie de chemin de fer, refuse de faire application à la cause de la prescription de six mois invoquée par la compagnie, en se fondant sur ce qu'avant l'expiration de ce délai un chef de gare aurait promis de faire régler l'affaire à l'amiable. Une reconnaissance formelle de l'obligation de réparer le dommage eût seule pu avoir pour effet de substituer la prescription trentenaire à la prescription de six mois (C. de cass.), 562.

B. — CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL.

1° Déclarations d'utilité publique.

— Département des Basses-Pyrénées, 1307. — Bouches-du-Rhône, 850. — Manche, 643. — Nord, 744, 1281. — Oise, 1217. — Oran, 705. — Pas-de-Calais, 725. — Saône (Haute-), 1235. — Savoie, 897. — Somme, 912.

2° Cessions de lignes.

— Département des Ardennes. Cession à la compagnie de l'Est, de la ligne de Pont-Maugis à Raucourt et à Mouzon, 922.

— Département du Pas-de-Calais. Cession à la compagnie du Nord des lignes d'Arras vers Doullens, et de Frévent à Bouquemaison, 921.

— Département de la Somme. Cession à la compagnie du Nord d'une section de la ligne de Bouquemaison sur Gamaches, 920. — Cession à la compagnie du Nord de la ligne de Doullens à Arras, 922.

3° Prorogations de délais, fixations de tracés, etc.

— Département de l'Aisne. Prorogation du délai d'exécution des travaux de la ligne de Saint-Quentin à Guise, 840, 979.

— Département de la Vienne. Établissement d'une gare spéciale à Poitiers pour la ligne de Poitiers à Saumur, 968.

CHEMINS DE FER (*suite*) :

4° Fixation des termes de payement de subventions.

— Département de la Charente-Inférieure, ligne de Paris à Royan et à la Tremblade, 879.

CHEMINS VICINAUX :

(1) Réparation des dommages causés par les inondations, 325.
(2) Répartition entre les départements de la septième annuité (1875) pour l'achèvement des chemins vicinaux, 833, 837.
(3) Répartition entre les départements de la huitième annuité des subventions, 972, 973.
(4) Usine. — Chômage. — Travaux publics. — Indemnité. — Chemin vicinal d'intérêt commun. — Département et communes intéressées. — (Département d'Ille-et-Vilaine contre dame veuve Méhouas.) — Les départements ne sont pas responsables des dommages causés (dans l'espèce, à l'exploitation d'un moulin) par les travaux exécutés sur le sol des chemins vicinaux d'intérêt commun. — C'est contre les communes intéressées à l'entretien de ces chemins que les demandes d'indemnités doivent être dirigées. — Il en est ainsi encore, bien que des subventions puissent être accordées sur les fonds départementaux. — (Loi des 21 mai 1836 et 10 août 1871; C. d'Etat), 509.
(5) Classement d'un chemin vicinal ordinaire comme chemin d'intérêt commun. — Formalités préalables. — Avis des conseils municipaux des communes intéressées. — Travaux publics. — Occupation de terrains. Construction de chemin vicinal. — Arrêté préfectoral d'autorisation. — Formalités préalables. — Terrain non entièrement clos. — Bâtiment d'exploitation. — Indemnité. — (Sieur Timoléon d'Orteli.) — La seule formalité prescrite par l'article 6 de la loi du 21 mai 1836, préalablement au classement des chemins vicinaux ordinaires comme chemins vicinaux d'intérêt commun, est de prendre l'avis des conseils municipaux des communes intéressées. — Il est satisfait aux prescriptions de l'article 17 de la loi du 21 mai 1836 relatif aux occupations temporaires de terrains pour la construction des chemins vicinaux, lorsque l'arrêté préfectoral d'autorisation a été dix jours à l'avance notifié au propriétaire que celui-ci a été en même temps averti du jour où, après l'expiration de ce délai, il serait procédé à la visite des lieux, et que, faute par le propriétaire de s'être présenté à cette visite et d'avoir désigné un expert, le terrain n'a été occupé qu'après une nouvelle mise en demeure adressée à l'intéressé par l'agent voyer. — Peuvent être soumis à l'occupation temporaire pour travaux publics, des terrains faisant partie d'un domaine non entièrement clos, divisé en parcelles cultivées pour la plupart comme terres arables, et qui renferme, non une maison d'habitation, mais un simple bâtiment d'exploitation (C. d'Etat), 256.

CHENAL. Travaux d'amélioration dans l'île de Ré, 758.
— de Saint-Bonnet. Déclaration de navigabilité, 1358.
CHÉREAU, 508.
CHIMÈNE, 559.
CHOISELAT, 391.
CHOISY, 1114.

CIRCULAIRES. Routes nationales et départementales. — Recensement général de la circulation, 38. — Recensement général de la circulation. Surveillance des observateurs, 40. — Pêche fluviale. — Nouvelle réglementation. — Envoi du décret du 10 août 1875, 41. — Décret, 51. — Pêche fluviale. — Nouveau modèle de cahier des charges pour l'adjudication de la pêche, 56. — Cahier des charges, 60. — Alignements des traverses des routes nationales et départementales. — Irrégularités commises dans l'instruction de ces affaires, 74. — Personnel. — Conducteurs et gardes-mines, 281. — Personnel. —

Officiers et maîtres de port, 263. — — Personnel. — Assimilation de grades, 811.
CIRCULATION sur les routes (recensement de la), 38, 40.
CLÉMENT, 339.
CLÉRET ET DIEUSY, 31.
CLERMONT-TONNERRE (de), 399.
COIGNET, 1070.
COIGNET père et fils, 1103.
COLIN (héritiers), 1079.
COMANDRÉ, 420.
COMBES et GARY, 368.
COMBES-MALL, 164.

COMPAGNIES :

(1) — des chemins de fer des Charentes, 1082.
(2) — des Dombes et des chemins de fer du Sud-Est, 1110.
(3) — des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, 1038, 1055. — Fonds de concours, 85, 86.
(4) — du chemin de fer de Paris à Orléans, 426, 502.
(5) des chemins de Paris-Lyon-Méditerranée, 377, 458, 474, 1079.

COMPÉTENCE :

(1) Cours d'eau. — Rivière non navigable ni flottable. — Prise d'eau. — Contestation. — Compétence. — (Sieur Bouchain.) — C'est aux tribunaux civils qu'il appartient de connaître des contestations auxquelles donne lieu la concession d'une prise d'eau dans une rivière non navigable ni flottable, lorsque la prise d'eau ne présente pas le caractère d'un travail d'utilité publique et a été concédée dans un intérêt privée. (C. de cass.), 162.
(2) Cours d'eau. — Rivière non navigable ni flottable. — Contestations sur des questions de droit privé. — (Sieur Béghin.) — C'est aux tribunaux civils et non à l'autorité administrative qu'il appartient de connaître d'une contestation existant entre une ville et un particulier, et qui ne soulève que des questions de droit privé à décider d'après les principes qui régissent la propriété et l'usage des eaux courantes ne formant pas des dépendances du domaine public (C. de cass.), 160.
(3) Cours d'eau. — Association syndicale. — Elections. — Demande en annulation. — Conseil de préfecture. — Compétence. — Dépens. — (Sieur Toutain.) — Le conseil de préfecture n'est pas compétent pour statuer sur les réclamations dirigées contre les élections des membres d'un syndicat institué en vertu de la loi du 21 juin 1865. (Aucune disposition législative n'a attribué aux conseils de préfecture la connaissance de ces demandes), 1041.
(4) Cours d'eau non navigables. — Syndicat d'irrigation. — Arrêté préfectoral réglant les irrigations. — Canal. — Droit de propriété privée. — Compétence judiciaire. — Excès de pouvoirs. — Procédure. — Conseil d'Etat. — Recours pour excès de pouvoirs. — Dépens. — (Syndicat de l'Iton contre le sieur de Clermont-Tonnerre.) — Recours d'un syndicat d'irrigations contre une décision ministérielle qui a annulé la disposition d'un règlement préfectoral assujettissant à certaines prescriptions, quant à l'irrigation, un canal dont un particulier prétend être propriétaire. — Rejet par le motif que le ministre s'étant borné à maintenir le régime existant relativement au mode de jouissance des eaux du canal, jusqu'à ce qu'il ait été statué par l'autorité compétente sur le droit de propriété invoqué, a agi dans la limite de ses pouvoirs. — En matière de recours pour excès de pouvoirs, la partie qui succombe et contre laquelle il est conclu aux dépens ne peut être condamnée qu'au payement des droits de timbre et d'enregistrement, 399.
(5) Action possessoire. — Trouble apporté à la possession d'un cours d'eau. — Maire. — Exécution d'un arrêté préfectoral — Acte administratif — Incompétence des tribunaux civils. — (Sieur Fossat contre sieur Chambon-Bellot.) — Le maire actionné en complainte pour trouble apporté dans la possession d'un cours d'eau peut décliner la responsabilité du fait qui lui est imputé en excipant de ce qu'il a agi, non

COMPÉTENCE (*suite*) :
comme simple particulier et pour son propre intérêt, mais en sa qualité de maire et pour l'exécution d'un arrêté préfectoral.—Le fait, dans de telles conditions, constitue un acte administratif et non un trouble de nature à autoriser l'exercice d'une action en complainte. L'autorité civile ne peut donc, sans méconnaître le principe de la séparation des pouvoirs, accueillir la prétention du demandeur (C. de cass.), 576.

(6) Conflits. — Décisions judiciaires passées en force de chose jugée sur la compétence. — Droit d'élever le conflit. — Déclinatoire rejeté, préfet condamné aux dépens.—Cours d'eau. —Travaux défensifs.— Constitution de syndicat.— Annulation du décret pour vice de forme.—Entrepreneurs. — Travaux antérieurement effectués. — Action contre les propriétaires intéressés. — Caractère de travaux publics. — Compétence. — (Sieur Langlade, conflit de Tarn-et-Garonne.) — Le préfet conserve le droit d'élever le conflit, alors même qu'un jugement du tribunal, confirmé en appel, a rejeté l'exception d'incompétence proposée par l'une des parties en cause. — Un tribunal ne peut condamner le préfet aux dépens en raison du rejet du déclinatoire qu'il a présenté, sans méconnaître les pouvoirs conférés à l'autorité administrative pour la revendication de ses attributions devant l'autorité judiciaire. — Les propriétaires intéressés aux travaux de défense des rives d'un fleuve ont été constitués en association syndicale en vertu d'un décret qui plus tard a été rapporté comme irrégulier en la forme par un décret rendu au contentieux: mais antérieurement à cette annulation, des travaux avaient été exécutés pour le compte du syndicat; l'action en payement dirigée par l'entrepreneur contre les propriétaires intéressés ayant fait partie de l'association syndicale, doit être portée devant les tribunaux judiciaires, devant la juridiction administrative à raison du caractère de travaux publics qu'auraient eu les travaux à l'époque où ils ont été adjugés et exécutés. — (Tant que les propriétaires intéressés n'ont pas été, par un acte de l'autorité administrative compétente, constitués en association pour concourir à la défense des ouvrages, les travaux de défense entrepris ne peuvent être assimilés à des travaux publics, et, la demande en payement, formée par l'entrepreneur, ne soulève qu'une contestation entre parties privées qui doit être résolue par l'application du droit commun) (Trib. des conflits), 265.

(7) Séparation des pouvoirs. — Travaux d'utilité communale. — Défaut d'autorisation administrative. — Ouvrages non publics. — Compétence des tribunaux ordinaires. — Cassation. — Ordre de juridictions. — Moyen compliqué d'une question de fait non soumise aux premiers juges.—Irrecevabilité.—Appel civil. — Conclusions primitives.— Moyen nouveau.—Demande nouvelle à tort prétendue. — Cassation. — Action communale. — Formalités légales non observées. — Moyen à tort invoqué. — Irrecevabilité du moyen invoqué pour la première fois en cassation.—(Sieurs Viviant.)— Des travaux destinés à recueillir des eaux de source, quoique ayant un but d'utilité communale, ne sont pourtant pas des ouvrages publics, dans le sens de la loi du 28 pluviôse an VIII, s'ils n'ont pas été autorisés par l'administration. — Un moyen nouveau, quoique touchant à l'ordre des juridictions, ne peut être soulevé pour la première fois devant la Cour de cassation, s'il est compliqué d'une question de fait qui n'a pas été soumise aux juges du fond. — Ce n'est pas former en appel une demande nouvelle que d'invoquer pour la première fois, dans un intérêt purement individuel, sans changer d'ailleurs l'objet de la demande primitive, la qualité d'habitant d'une commune. — Un moyen nouveau, tiré de la violation de l'article 49, § 3, de la loi du 18 juillet 1837, est non recevable devant la Cour de cassation, si, en fait, les demandeurs n'ont

pas voulu agir et n'ont pas agi (à tort ou à raison) au nom de la commune (C. de cass.), 585.

(8) Rectification de route nationale.— (Ville de Montargis.)—Promesse de subvention par une commune. — Caractère d'une lettre ministérielle. — C'est au conseil de préfecture qu'il appartient de connaître des constatations entre une ville et l'Etat au sujet d'une convention passée pour déterminer leur contribution respective aux frais de rectification d'une route nationale. — Cette convention a pour objet l'exécution d'un travail public. — La décision, par laquelle le ministre des travaux publics invite le ministre des finances à poursuivre le recouvrement de ce qu'il prétend être dû par la ville, n'est pas susceptible d'un recours au contentieux. Cette lettre ne fait pas obstacle à ce que la ville porte le litige devant le conseil de préfecture (C. d'Etat), 1025.

(9) Ponts. — Communes. — Travaux publics. — Frais d'entretien d'un pont — Demande en décharge. — Arrêté préfectoral et décision ministérielle. — Recours contentieux. — (Sieur Heurlier contre commune d'Esbly.) — Les décisions par lesquelles le préfet et le ministre de l'intérieur refusent de modifier la répartition des frais d'entretien d'un pont entre une commune et les propriétaires intéressés, répartition établie en 1793 par l'assemblée directoriale du département, ne peuvent être l'objet d'un recours par la voie contentieuse. — Mais ces décisions ne font pas obstacle à ce que le propriétaire réclamant porte son opposition devant l'autorité compétente, si une part contributive lui est réclamée, et prétende qu'il n'est pas tenu ou qu'il a cessé d'être tenu de contribuer. — Est-ce à l'autorité judiciaire qu'il appartiendrait de connaître de cette opposition ? – Non rés. par l'arrêt, mais rés. aff. dans l'avis du ministre de l'intérieur sur le pourvoi (C. d'Etat), 1042.

(10) Séparation des pouvoirs. — Contestation entre plusieurs syndicats. — (Syndicat de Cabedan-Neuf.) — La juridiction civile est seule compétente pour statuer dans une contestation où il s'agit uniquement de rechercher si un syndicat appelé à garantir une condamnation prononcée contre un autre syndicat à commis dans sa gestion certaines fautes, causes du dommage qui a amené la condamnation.— Si la solution rendait nécessaire une interprétation préalable des actes administratifs, l'autorité judiciaire devrait surseoir jusqu'à la décision de l'autorité administrative, et non se dessaisir (C. de cass.), 675.

(11) Lois et règlements. — 1° Voirie urbaine.— Liberté et sécurité de la circulation. — Conduites d'eaux. — Fouilles. — Compagnie concessionnaire des eaux. — Excuse inadmissible. — 2° Traité avec la commune. — Arrêté municipal. — Contravention de simple police. — Pas d'empiétement sur la compétence administrative. — (Sieur Ferrand.) — 1° Le traité qui concède à une société la distribution des eaux d'un fleuve dans une localité ne peut conférer à cette société que les droits civils de la commune, sans restreindre aucunement les droits de police du maire, notamment en ce qui concerne la sécurité et la liberté de la circulation en matière de voirie urbaine.— Par suite, le directeur de la dite société qui, contrairement aux prescriptions d'un arrêté municipal, a fait sans autorisation des fouilles dans une rue pour y placer des conduites d'eau, ne peut se justifier en prétendant que la société qu'il représente a été substituée à tous les droits de la commune. — 2° Le juge, en pareil cas, peut prononcer sur la contravention sans interpréter les traités passés entre la compagnie concessionnaire et la commune, et sans empiéter sur la compétence de l'autorité administrative (C. de cass.), 679.

(12) Occupation. — Convention privée antérieure à l'arrêté autorisant l'occupation. — (Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans contre dame Massy et sieur Delignat-Lavaud.) — Une compagnie de chemins

COMPÉTENCE (*suite*) :
de fer a occupé plusieurs parcelles de terrains en vertu d'une convention intervenue entre elle et un particulier agissant tant en son nom, comme fermier de ces parcelles, qu'au nom du propriétaire, convention qui réglait à la fois l'indemnité à payer au fermier pour privation de jouissance, et celle à laquelle le propriétaire aurait droit pour dépréciation du sol. — Postérieurement et après que les travaux étaient commencés depuis plusieurs mois, les mêmes parcelles de terrains ont été comprises dans un arrêté préfectoral autorisant la compagnie à occuper temporairement divers terrains appartenant soit au même propriétaire, soit à d'autres; l'occupation a depuis lors continué, sans être interrompue, dans les mêmes conditions et sans qu'aucun départ ait été établi par la compagnie entre les fouilles faites avant et les fouilles qui ont eu lieu depuis l'arrêté : — Dans ces circonstances, le conseil de préfecture était incompétent pour apprécier les demandes d'indemnité faites en vertu de la convention précitée pour dommages causés par l'occupation des parcelles auxquelles elle s'appliquai (C. d'Etat), 380.
(13) Expropriation. — Chemin de fer d'intérêt local. — Cave. — Infiltrations. — Indemnité réclamée — Conseil de préfecture. — Superficie expropriée. — Etendue de la décision du jury. — Question préalable. — (Sieur d'Houdemarre.) — Il n'appartient pas à un conseil de préfecture, saisi d'une demande d'indemnité à raison du dommage causé à une cave par l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local sur le terrain supérieur qui a été exproprié, de rejeter la demande, en se fondant sur ce que l'indemnité accordée par le jury comprenait à la fois la superficie et la cave existant au-dessous, alors que le réclamant prétend au contraire que la superficie seule a fait l'objet de l'indemnité; il doit, en pareil cas, avant de statuer, renvoyer les parties devant l'autorité judiciaire, qui seule a le droit de déterminer le sens et la portée des décisions rendues par le jury d'expropriation (C. d'Etat), 451.
(14) Compétence. — Chemin de fer en exploitation. — Etablissement d'un dépôt de charbons. — Dommage résultant de la manipulation. — Conflit. — (Sieur Colin contre compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.) — Lorsqu'un dépôt de charbons pour l'alimentation des locomotives a été établi par une compagnie de chemins de fer à la suite d'un décret autorisant à cet effet l'expropriation pour cause d'utilité publique et sur un terrain indiqué au plan annexé à ce décret, la demande en dommages-intérêts formée contre la compagnie par un propriétaire voisin à raison des inconvénients résultant de la manipulation des charbons appartient à la compétence du conseil de préfecture. — (Les ouvrages exécutés étant la conséquence directe du décret qui a autorisé l'expropriation ne peuvent être réputés simples travaux d'exploitation industrielle et commerciale (C. d'Etat), 1079.
COMITÉ, 97.
CONCESSION d'une carrière de pierres à ciment au profit de la société Vicat et Cᵉ (L.), 1191.
— (rachat de) de ponts. Département de la Charente, 879.
CONDUCTEURS des ponts et chaussées (nouvelle organisation du corps des), 281, 282.
— Expertise ; Contributions, 260.
CONTRAVENTIONS. Voir Canaux, Chemins de fer, Cours d'eau, Dommages, Voirie.
(1) Immondices. — Arrêté municipal. — Jet par-dessus les parapets. — Resel. — Excuses inadmissibles. — (Sieur Le Moan.) — Le juge de simple police saisi d'une contravention à un arrêté municipal, qui défend « de jeter des immondices au pied des parapets... ni par-dessus les parapets », ne peut prononcer le relaxe, en se fondant sur ce que la substance appelée resel ne rentrerait pas, quand elle ne renferme point

de débris de poissons, dans la catégorie des immondices. — Est également inadmissible l'excuse tirée soit de ce que l'endroit où le jet a été opéré se trouvait le plus rapproché du magasin de l'inculpé, soit de ce qu'une quantité très-minime de la substance aurait été laissée sur le parapet, soit enfin de ce que la fusion du resel dans l'eau peut empêcher la formation d'un dépôt d'immondices dans le port (C. de cass.), 617.

(2) Foi due aux procès-verbaux. — Police de roulage. — Allégation de force majeure. — Preuve non offerte ni administrée. — Excuse illégale. — (Sieur Loyau.) — Est illégal, comme violant la foi due, jusqu'à preuve contraire, à un procès-verbal dressé par un gendarme contre un voiturier qui n'était pas à la tête de ses chevaux, le jugement qui, sur une simple allégation, admet l'excuse de la force majeure, sans que la preuve en ait été administrée ni même offerte (C. de cass.), 592.

Contributions directes. Réclamation. — Notifications au domicile réel. — Mandataire. — Expert. — Conducteurs des ponts et chaussées. — (Pat.) — Libraire. — Commerce distinct. — Même local. — (Demoiselle Beaulieu.) — L'administration n'est pas tenue de faire les notifications exigées par la loi au domicile du mandataire. — Il suffit qu'elles soient faites au domicile réel. — Un conducteur des ponts et chaussées peut être désigné comme expert de l'administration dans une instance relative à la réclamation d'un contribuable qui se prétend indûment imposé. — Contribuable ayant exercé la profession de libraire pour son compte et en vertu d'un brevet personnel, quoique dans le même local où son père exerçait le commerce de mercerie : il soutenait que son commerce était l'accessoire de celui de son père (C. d'État), 260.

Constantine (département de). Personnel des ponts et chaussées. Fonds de concours, 840.

Corte (ville de), 472.

COSTA, 472.

Couesnon. Travaux d'amélioration, 703.

COUGNET, 34.

Cour des comptes (installation de la) dans le pavillon de Marsan, 192.

Cours d'eau :

Établissement de ponts, barrages, etc. Déclaration d'utilité publique.

(1) Aff. Construction d'un débarcadère et d'un mur de quai, 1321.
(2) Brivet. Construction d'un pont en maçonnerie à Pont-Château, 1278.
(3) Couesnon. Exécution d'une coupure, 703.
(4) Garonne. Construction d'un pont à Port-Haut. 840.
(5) Hérault. Travaux de défense de la ville de Florensac contre les inondations, 705.
(6) Leyre (la). Construction d'un pont à Belin, 1256.
(7) Mayenne (Basse-). Achèvement d'écluses, 189.
(8) Rhône. Travaux d'amélioration, 702, 775. — Construction d'une digue, 1259. — Construction de ports, 1356.
(9) Saône. Construction d'un barrage éclusé à Lyon, 1257.
(10) Taurion. Construction d'un pont au Moulin-des-Lilas, 807.
(11) Vienne. Construction d'un pont à Bonnes, 895.

1. — *Cours d'eau navigables et flottables.*

1° Travaux d'amélioration.

(1) Aa (L.), 217.
(2) Couesnon, 703.
(3) Rhône, 702, 775. 1259, 1356.
(4) Saône, 1257.
(5) Scarpe supérieure (L.), 217.

2° Établissement de bacs, de service de halage et de touage, pêche, etc.

(1) Bienne. Bac de Chancia, 895.
(2) Seine. Bac de Poses, 862.
(3) Aa (rivières d'), Escaut, Scarpe. Établissement d'un service de halage par chevaux, 946.

Cours d'eau (*suite*) :
(4) Garonne. Mise en adjudication d'un système de touage, 917.
(5) Mayenne (Basse-). Achèvement d'écluses, 189.
(6) Saône. Service du touage. Substitution de concessionnaires, 776.
(7) Désignation des parties réservées pour la reproduction du poisson, 111. — Modifications relatives à l'Adour, 980.
(8) Délimitation de la mer à l'embouchure de l'Odet, 810.

II. — *Cours d'eau non navigables ni flottables.*

Voir Canaux, Compétence, Conflit, Syndicat.

1° Propriété.

(1) Propriétaires non riverains. — Possession légale. — Action possessoire. — (Sieur Sallaberry.) — L'usage d'un cours d'eau considéré comme accessoire utile du fonds au service duquel il est attaché est, comme les autres natures de biens, susceptible de possession légale. — Des actes de jouissance et de l'établissement de travaux permanents par lesquels s'exerce la possession d'un cours d'eau résulte au profit du possesseur, indépendamment de la qualité de propriétaire riverain, le droit de former la complainte possessoire, en cas de trouble et d'entreprise (C. de cass.), 571.
(2) Barrage autorisé en avant d'une usine. — Demande en réduction de hauteur. — Compétence. — (Sieur Turcat contre sieur Laugier.) — La demande, formée par un propriétaire d'usine située sur un cours d'eau non navigable, et tendant : 1° à faire reconnaître qu'il a droit à l'usage d'une profondeur déterminée de pente d'eau dans le canal de fuite de son usine; 2° à faire condamner le propriétaire du barrage à réduire l'élévation de ce barrage, nonobstant l'arrêté préfectoral qui en a fixé la hauteur, entre dans la compétence de l'autorité judiciaire. — (D'après les art. 644 et 645 du Code civil et la loi du 25 mai 1838, il appartient à l'autorité judiciaire de connaître des contestations qui s'élèvent entre les propriétaires riverains des cours d'eau non navigables ni flottables, au sujet des droits qu'ils peuvent exercer et des entreprises qu'ils peuvent commettre sur ces cours d'eau.) —(Vainement soutiendrait-on que l'établissement et la hauteur du barrage ayant été autorisés par l'arrêté préfectoral, l'autorité judiciaire est incompétente pour ordonner la modification de cet ouvrage; les arrêtés d'autorisation, pris sur la demande et dans l'intérêt privé du permissionnaire, en vertu des pouvoirs de police que les lois des 12-20 août 1790 ont attribués à l'administration n'ont pu préjudicier aux *droits des* tiers qui d'ailleurs ont été expressément réservés.) (C. d'Et.), 1061.

2° Police.

(1) Régime des eaux. — Arrêté préfectoral. — Sanction. — Article 471, 15°, du Code pénal. — Propriétés riveraines. — Point de dommage. — Article 16 de la loi du 6 octobre 1791 non applicable. — Circonstance indifférente. —(Sieur André Blaize.) — Un arrêté préfectoral légalement pris, concernant le régime des eaux d'une rivière non navigable ni flottable, a pour sanction la pénalité édictée par l'article 471, 15°, du Code pénal. — Cette pénalité doit être prononcée lors même que la contravention constatée (dans l'espèce, le maintien des eaux, par le garde d'un moulin, à une hauteur supérieure au point de repère fixé par l'arrêté) n'aurait occasionné aucun dommage aux propriétés riveraines et ne comporterait pas, par *suite*, l'application de l'article 16 de la loi du 6 octobre 1791 (C. de cass.), 596.
(2) Ruisseau. — Conduit ouvert en tout temps. — Passage à travers une propriété. — Arrêté préfectoral. — Interdiction de coupures des berges. — Ancien règlement de police. — Irrigation. — Textes non applicables. — Pas d'infraction. — (Sieur Hardouin Tarbé de Vauxclairs.) — Le fait de laisser entrer l'eau d'un ruisseau,

par un conduit ouvert en tout temps, dans une pièce d'eau dépendant d'une propriété, la dite eau étant rendue à sa sortie au cours du ruisseau, ne constitue une infraction ni à un arrêté préfectoral (arrêté du préfet de l'Yonne du 30 octobre 1860) qui prévoit exclusivement les coupures aux berges du ruisseau pratiquées sans autorisation, ni à un ancien règlement de police (règlement de la baronnie de Nailly du 12 mai 1750), qui a seulement pour objet l'irrigation des prés appartenant aux riverains (C. de cass.), 612.

3° Usines, dommages.

(1) Usine. Prise d'eau. — Chômage. — Force motrice. — Débit. — (Ville de Castres contre Gary et Combes.) — Demande d'indemnité formée par les propriétaires d'une usine à raison de la diminution de la force motrice et des chômages qu'aurait occasionnés une dérivation de 50 litres d'eau pour l'alimentation d'une ville. Rejet : pour apprécier le dommage allégué, il faut tenir compte, non pas du débit actuel de l'usine dont la retenue a été exhaussée, sans autorisation, au-dessus de son niveau légal, mais uniquement du débit qu'elle eût été susceptible d'utiliser si l'exhaussement n'avait pas eu lieu. — Or, il résulte de l'instruction que la dérivation opérée par la ville laisse à la disposition de l'usine, en temps d'étiage, un débit supérieur à celui qu'elle a droit d'utiliser, abstraction faite des modifications irrégulièrement apportées à ses ouvrages régulateurs (C. d'Et.), 368.

(2) Dommage. Pont et barrage. — Niveau exhaussé. — Lavoir public. — (Sieur Brice et dame veuve Thouvenot contre commune de Montauville.) — Demande d'indemnité formée contre une commune par le propriétaire de terrains voisins d'un cours d'eau, à raison du préjudice que lui causerait l'établissement d'un pont et d'un barrage destiné à alimenter un lavoir communal (plan d'eau relevé. obstacle au drainage des terres.) — Rejet : le remous résultant de la fermeture du barrage est insignifiant (3 centimètres) : aucune dénivellation ne s'est produite, pendant les plus hautes eaux, par l'effet du pont établi sur le ruisseau (C. d'Et.), 376.

(3) Canalisation de la Marne. — Diminution de force motrice. — Hauteur d'eau. — Indemnité. — Dommages éventuels. — Réserves. — (Sieur Gatellier.) — Décidé qu'un usinier dont la force motrice a été diminuée par suite de travaux publics, est fondé à réclamer une indemnité calculée sur la totalité de la force motrice dont il disposait légalement au moment de l'exécution des travaux qui lui ont causé un dommage, bien qu'à l'époque où les projets de travaux ont été mis à l'enquête il ait utilisé une force moindre. (Dans l'espèce, les projets, plusieurs fois modifiés, n'ont reçu leur exécution qu'après un intervalle de dix-neuf années) (C. d'Et.), 441.

(4) Chômages d'usine. — (Société du canal de jonction de la Sambre à l'Oise contre Devillers et consorts.) — Etablissement et alimentation d'un canal. — Force motrice. — Chute. — Débit. — Plus-value procurée. — Exhaussement de la chute. — Compensation admise. — Intérêts. — Intérêts des intérêts. — Périodes diverses pour les indemnités et pour les intérêts. — Expropriation. — Décision du jury. — Indemnité éventuelle pour un cas qui ne s'est pas réalisé. — Chose jugée par un précédent arrêt du Conseil d'Etat. — Frais d'expertise et dépens (C. d'Et.), 445.

(5) Usines. — Barrage d'irrigation autorisé en amont d'une usine. — Absence d'intérêt général. — Décision judiciaire, chose jugée. — Excès de pouvoirs. — (Sieurs Julian, Roquer, Imer frères et autres contre sieurs Michaëlis et autres.) — Recours formé par des usiniers, pour excès de pouvoirs, contre un arrêté préfectoral qui a autorisé, en amont de leur usine, l'établissement d'un barrage au profit de riverains ayant un droit de prise d'eau sur le canal : le préfet par l'acte attaqué s'étant borné à reconnaître que le barrage ne pré-

Cours d'eau (*suite*) :

sentait aucun inconvénient au point de vue de l'intérêt public, qu'il ne contredit aucune des décisions judiciaires opposées par les réclamants, et ayant d'ailleurs expressément réservé les droits des tiers, jugé que, dans ces circonstances, il n'a pas excédé les limites des pouvoirs qu'il tient des lois de la matière en ce qui concerne les cours d'eau non navigables ni flottables (C. d'Et.), 463.

(6) Dommages. — Syndicat d'endiguement. — (Syndicat de Saint-Pierre le Vieux.) — Engagement pris par l'Etat de contribuer à la dépense des travavaux exécutés sous la direction des agents de l'Etat. — Accidents et avaries dus à la modification des projets. — Responsabilité de l'Etat. — Réparations urgentes faites par le syndicat. — Contributions de l'Etat à la dépense. — Lorsque des travaux d'endiguement déclarés d'utilité publique sont exécutés avec le concours de l'Etat et sous la direction de ses agents, l'Etat n'est pas responsable pour la totalité des frais de réparation des accidents et avaries qui se seraient produits par suite de modifications apportées au projet primitif, et qui ont été acceptées sans protestation ni réserve par les délégués du syndicat chargés de la surveillance des travaux, mais seulement dans la limite de la part qu'il s'est engagé à supporter dans la dépense. Il est tenu, dans la même proportion, de contribuer aux frais des réparations urgentes que le syndicat a fait exécuter lui-même pour prévenir la ruine de l'ensemble de l'entreprise, alors que les experts, ont déclaré que ces travaux commandés par la nécessité, avaient été faits dans des conditions satisfaisantes (C. d'Et.), 499.

(7) Dommage à une usine. — Alimentation du canal de Bourgogne. — Indemnité. — Prescription. — Point de départ. — Nécessité d'expertise. — (Sieur Gaillet.) — Lorsque, dans une instance en indemnité pour chômage, l'Etat oppose à l'usinier la prescription acquise par trente ans écoulés depuis l'établissement de la prise d'eau, et que l'usinier répond que la prescription n'a pu courir que du jour où le dommage s'est produit à la suite de travaux d'étanchement exécutés par l'Etat dans la cuvette du canal, qui auparavant restituait à la rivière, par filtrations, la plus grande partie de l'eau enlevée pour l'alimentation de ce canal, le conseil de préfecture ne peut pas repousser la demande *de plano* sans qu'il ait été procédé à une expertise. — Article 56 loi du 16 septembre 1807. — Renvoi devant le conseil de préfecture (C. d'Et.), 516.

(8) Usine. — Dommage. — Existence légale. — Indemnité. — (Ministre des travaux publics contre sieur Acot.) — Moulin à tan situé dans le lit de l'Ousse, rivière non navigable ni flottable. — Existence légale justifiée par la production d'un arrêt du Parlement de Navarre, de 1714, portant concession. Engorgement du rouet de cette usine et diminution de la force motrice, causées par les travaux du chemin de fer de Toulouse à Bayonne. — Indemnité calculée d'après le préjudice éprouvé, sans tenir compte de l'augmentation de force motrice qui a pu être obtenue au moyen de modifications apportées au mécanisme de l'usine. Objection tirée par le ministre de ce que l'usine serait alimentée aussi par une dérivation du Gave, cours d'eau flottable, et devait être considérée comme située sur un cours d'eau flottable (C. d'Et.), 517.

(9) Usine. — Règlement. — Retenue abaissée. — Intérêt privé. — Absence d'intérêt général. — Excès de pouvoirs. — (Sieur Robelin.) — Annulation d'un arrêté préfectoral qui ordonnait, sur la demande d'un usinier supérieur, l'abaissement de la retenue d'un moulin, en se fondant, non sur des motifs tirés de l'intérêt général, mais seulement sur ce qu'une plus grande élévation donnée à la retenue du dit moulin nuirait à l'usine supérieure (C. d'Et.), 1021.

4° Curage.

(1) Taxes de curage. — Réclamation.

— Pourvoi au Conseil d'Etat. — Délai. — Déchéance.— (Sieur Barrier.) — Rejet d'un recours enregistré à la préfecture plus de trois mois après la notification de l'arrêté, établie par un certificat du maire (C. d'Etat), 426.

(2) Taxe de curage. — Caractère non navigable.— (Ville de Douai contre sieur Tallon et autres.) — Les canaux dérivés de la Scarpe, à Douai, doivent être considérés comme une dépendance de cette rivière qui a été déclarée navigable sur tout son parcours dans le département du Nord (tableau annexé à l'ordonnance du 10 juillet 1835), et non comme des canaux non navigables et ayant une existence distincte. — En conséquence, les riverains de ces canaux ne peuvent être assujettis à des taxes de curage (C. d'Et.), 456.

(3) Curage.—Anciens usages.— Propriétaires de moulins et usines. — Riverains. — Procédure. — Avis du jour de l'audience. — Nullité. — (Sieur Lepoissonnier et dame veuve Poulain.) — Application d'anciens usages qui mettent le curage d'une rivière en totalité à la charge des propriétaires de moulins et usines. — Loi du 14 floréal an XI. — Les réclamants invoquaient un arrêté préfectoral qui aurait déclaré que les riverains participeraient aux frais de curage le long de leur propriétés. — Annulation d'un arrêté rendu sans que la partie, qui avait fait connaître son intention de présenter des observations orales ait été avertie du jour de l'audience (C. d'Et.), 511.

(4) Curage. — Étangs alimentés en partie par une source appartenant à une ville. — (Héritiers Laburthe.) — Usine. — Décret réglementaire. — Curage exécuté d'office. — Mise en demeure préalable par le maire. — Droits du préfet. — Décharge. — Il appartient à l'administration de régler le niveau et d'ordonner le curage d'étangs alimentés en partie par une source extérieure appartenant à une ville, et qui constituent une retenue sur une eau courante. — Lorsque le décret réglementaire d'une usine a imposé aux permissionnaires l'obligation d'effectuer le curage de leur retenue, il leur a par là même laissé la faculté d'y procéder eux-mêmes et à leurs frais; — d'où il suit que le curage ne peut alors être ordonné d'office sans une mise en demeure préalable; — cette mise en demeure doit émaner du préfet à qui il appartient d'assurer le curage et le bon entretien des cours d'eau non navigables ni flottables. — Un arrêté du maire, qui n'a été précédé d'aucun arrêté préfectoral ordonnant le curage, ne peut que donner lieu à des poursuites devant le tribunal de simple police, mais non suppléer à la mise en demeure par le préfet; — en conséquence décharge est accordée aux réclamant des frais de curage irrégulièrement ordonné (C. d'Etat), 519.

5° Exécution de travaux, et divers.

(1) Cantal (département du). — Répartition des eaux en temps de sécheresse, 702.

(2) Joignes (Manche). — Répartition des eaux entre l'agriculture et l'industrie, 703.

(3) Rançon. — Dérivation des eaux pour les besoins de la ville du Creusot, 1302.

(4) Souloise. — Dérivation pour l'établissement d'un canal d'arrosement, 1302.

(5) Vallan. — Irrigation des prairies riveraines, 792.

(6) Var (affluents de la rive gauche du). — Curage des lits, entretien des digues et ouvrages d'art, 739.

COURSAN (agrandissement de la station de), 658.

COUTET, 462.

COUTURIER, SAVIGNY et autres, 610.

CRÉDITS (ouverture de). *Voir* Budget, Fonds de concours.

— Installation de la Cour des comptes, 192.

CREUSOT (le). — Dérivation des eaux du Rançon, 1302.

CROIX-ROUSSE (agrandissement de la gare de la), 703.

CURAGE. *Voir* Cours d'eau.

CURAGE des affluents de la rive gauche du Var, 739.
CURIÈRE et BONAFE, 228.
CUYAUBÈRE, 681.

D

DAUREL (les époux), 582.
DÉCOMPTE. *Voir* Entrepreneur.

(1) Décompte. — (Sieur Loiselot contre commune de Fays-Billot.) — Acceptation sous certaines réserves. — Droit de réclamation quant aux articles réservés. — Expertise ordonnée. — Dommages-intérêts. — Préjudice non établi. — Provision accordée.— Droit aux intérêts réservés. — Lorsque des entrepreneurs ont déclaré n'accepter un décompte que sous réserve du droit de présenter des réclamations, concernant des articles omis ou des erreurs matérielles, dans les trente jours à partir de la mise des comptes à leur disposition, c'est à tort qu'un conseil de préfecture déclare non recevable la réclamation produite dans ce délai en tant qu'elle porte sur les points expressément réservés par l'acte d'acceptation (C. d'Et.), 13.

(2) Décompte. — Acceptation. — Réclamation antérieure.—(Sieur Agustinetty.) — Un entrepreneur, après avoir adressé au conseil de préfecture une réclamation basée sur l'augmentation du cube des fouilles (art. 32 des conditions générales de 1866), — a accepté sans réserves nouvelles, quant à ce chef, le décompte dressé lors de la réception définitive des travaux : il a seulement déclaré qu'il se réservait de suivre un pourvoi déjà formé devant le Conseil d'Etat contre un précédent arrêté. — Cet entrepreneur n'est pas présumé avoir renoncé à la réclamation susénoncée. — La renonciation ne résulte pas des termes de son acceptation (C. d'Et.), 232.

(3) Décompte.—Construction de route. —Augmentation du cube des déblais rocheux. — Diminution des déblais ordinaires. — Frais de transport de la pierre. — Aggravation.— Indemnité accordée. —Déchéance. — Erreur ou omission. — Demande d'interprétation d'un arrêté du conseil de préfecture. — Procédure. — Délai du pourvoi. — Mention en marge de la minute de la transmission à l'ingénieur de l'arrêté du conseil de préfecture. — Notification non prouvée. — (Sieur Roques, faillite Minet.) — Lorsque, d'après les prévisions de l'avant-métré, le cube des déblais à exécuter dans le rocher ne devait pas excéder un certain nombre de mètres cubes, et qu'en réalité ce chiffre a été notablement dépassé (23,000 mètres cubes au lieu de 12,000), — l'entrepreneur est fondé à réclamer une indemnité si le prix fixé par le bordereau pour le mètre cube de déblais rocheux avait été réduit à raison du bénéfice présumé qu'il devait retirer sur les déblais ordinaires : — la proportion entre les deux natures de fouilles ayant été changée, les conditions du marché se sont alors trouvées modifiées au préjudice de l'entrepreneur. — C'est avec raison que le conseil de préfecture refuse de faire droit à une demande en interprétation d'un précédent arrêté qui n'a rien d'ambigu. —Dans l'espèce, cette demande tendait en réalité à faire réformer l'arrêté. — La preuve de la notification d'un arrêté du conseil de préfecture ne saurait résulter de la mention inscrite par le secrétaire-greffier en marge de la minute pour constater la transmission d'une expédition à l'ingénieur (C. d'Et.), 261.

(4) Décompte. — Approfondissement d'un canal maritime. — (Ministre des travaux publics contre Clément.) — Extraction de déblais de rochers. — Obligations de l'entrepreneur. — Devis. — Réception générale provisoire sous réserve. — Remboursement du cautionnement. — Entreprise non terminée. — Décidé, par interprétation des clauses du marché, qu'un entrepreneur était tenu d'opérer l'extraction de rochers existant à l'extrémité du canal maritime que les travaux avaient pour but d'approfondir, et que, dès lors, le conseil de préfecture avait à tort considéré l'entreprise comme terminée :

la réception générale provisoire, l'établissement du décompte définitif et le remboursement du cautionnement ayant été accompagnés de réserves, n'ont pu avoir pour conséquence de réduire les obligations de l'entrepreneur vis-à-vis de l'Etat (C. d'Ét.), 339.

(5) Décompte. — Travaux supplémentaires. — Baraques sur le Trocadéro. — Expertise. — Expert unique. — (Sieur Waaser contre ville de Paris.) — Appréciation du caractère de divers travaux que l'entrepreneur soutient avoir été exécutés en supplément. — Tasseaux pour volets. — Pose et repose de platines en zinc. — Consoles. — Rangement des baraques. — Couverture en papier goudronné, substituée à la toile. — Changement dans les cloisons séparatives. — Réparation. — Calage. — Numérotage des clefs. — Fourniture de drapeaux. — Dépose des treillages des parterres. — Transport des cloisons. — Lessivage. — Nivellements. — Malfaçons. — Lorsqu'une expertise a été opérée par un seul expert nommé par le conseil de préfecture en vue de faciliter la solution d'un litige relatif à un décompte de travaux publics, et lorsque ni l'une ni l'autre des deux parties, présentes à cette expertise, n'en ont contesté la régularité devant le conseil de préfecture, elles ne sont pas fondées à la critiquer devant le Conseil d'Etat (C. d'Etat), 371.

(6) Algérie. — Commune. — Conduite d'eau. — Décompte. — Allocation par le conseil de préfecture d'un prix supérieur à celui prévu au bordereau. — Article 42 des clauses et conditions générales de 1866. — Procédure. — Conseil d'Etat. — Pourvoi formé par un ministre. — Dépens au profit de l'Etat. — (Ministre de l'intérieur contre sieur Vidal.) — Annulation de la décision d'un conseil de préfecture qui a alloué à un entrepreneur un prix supérieur à celui porté au bordereau; bien qu'aux termes de son marché, l'entrepreneur ait dû, dans l'espèce, s'adresser à un fournisseur déterminé qui lui a fait subir des conditions désavantageuses, l'article 42 du cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866, applicable à l'entreprise, qui interdit de revenir, sous aucun prétexte, sur le prix du marché, n'en doit pas moins être observé. — Les ministres ayant été dispensés de tous frais pour l'introduction de leurs pourvois devant le Conseil d'Etat (art. 16 et 17 du décret du 22 juillet 1806), ne sont pas fondés à demander l'allocation de dépens, alors même qu'ils auraient eu recours au ministère d'un avocat (C. d'Etat), 397.

(7) Décompte. — Canal du Forez. — Département. — (Sieurs Leglos et Moret contre département de la Loire.) — Déblais. — Classifications. — Déblais de gor. — Absence d'attachements contradictoires. — Refus par l'administration de faire constater la présence du gor. — Allocation du prix du gor. — Application de l'article 42 du devis. — Fouilles supplémentaires. — Acceptation du décompte sous réserves. — Motifs déduits dans les 20 jours. — Cavaliers de dépôt. — Obligation d'employer les moellons en provenant. — Déblais sous l'eau. — Fin de non-revoir. — Motifs des réserves non déduits dans les 20 jours. — Articles 32 et 41 des conditions générales de 1866. — Substitution de la maçonnerie de moellons smillés à la maçonnerie ordinaire des voûtes. — Indemnité due. — Changement de carrières. — Augmentation de la distance. — Moellons plus durs et plus difficiles à extraire. — Frais d'expertise, y compris les frais de fouilles ordonnées par les experts. — Intérêts. — Intérêts des intérêts (C. d'Etat), 531.

(8) Décompte. — Communes. — Construction d'église. — Transaction intervenue. — Pourvoi sans objet. — (Sieur Riondel) (C. d'Etat), 1024.

(9) Décompte. — Canal de Bourgogne. — Agrandissement d'un réservoir. — Demande d'indemnités diverses. — (Sieur Démonet.) — Remblais. — Rouleaux compresseurs substitués au pilon. — Cloche réglementaire posée sur les chantiers par les ingénieurs.

DÉCOMPTE (suite) :
— Retards apportés au commencement des travaux par le fait de l'administration. — Chemins établis par l'entrepreneur pour conduire les matériaux à pied d'œuvre et ayant profité au nouvel entrepreneur après la résiliation. — Travaux faits pour l'ouverture de carrières. — Ragréage du talus d'un chemin périmétrique. — Excédant de mortier dans les maçonneries. — Epuisements. — Intérêts du jour de la demande. — Cahier de 1833 (C. d'Et.), 1032.
(10) Décompte. — Mode de calcul des déblais. — Intérêts. — Intérêts des intérêts. — (Sieur Beynel.) — Il n'y a pas lieu d'allouer d'autre indemnité à un entrepreneur à raison du retard dans les payements, des pertes d'intérêts alléguées et des frais de négociation d'effets de commerce et autres, que les intérêts des intérêts des sommes qui lui étaient dues (C. d'Et.), 1044.
(11) Décompte. — Communes. — Travaux d'élévation et de distribution. — (Ville d'Agen contre sieurs Boigues, Rambourg et Cᵉ.) — Galerie des eaux arrêtée par la ville à une longueur moindre que celle prévue. — Cahier des charges. — Forfait. — Travaux d'épuisement (C. d'Et.), 1052.
(12) Décompte. — Restauration d'église. — Travaux supplémentaires. — Ordres de l'architecte. — Autorisation du conseil municipal. — Nécessité reconnue en cours d'exécution. — Cahier des charges. — Malfaçons prétendues. — Expertise. — Provision allouée. — Demande de sursis. — Procédure. — Conseil de préfecture. — Sursis. — (Commune de Chabris contre sieur Martinet.) — Sont admis au décompte d'un entrepreneur des travaux supplémentaires ordonnés par l'architecte, dans les conditions prévues par le cahier des charges, et autorisés par le conseil municipal. — Lorsque des conclusions à fin de sursis ont été présentées devant le conseil de préfecture pour l'appel en cause d'un garant, c'est avec raison que le sursis est refusé si l'affaire était en état au moment où cette demande a été formée (C. d'Et.), 1084.
DELESTRE (dame), 246.
DELIGNAT-LAVAUD et dame MASSY, 380.
DELIGNE et LEMAIRE (dames), 550.
DÉLIMITATION de la mer à l'embouchure de l'Odet, 810.
DELLOYE-TIBERGHIEN, 573.
DELPORT, 394.
DÉMONET, 1032.
DENIZE, 1065.
DETTES DE L'ETAT :
(1) Travaux de pavage par réquisition. — Compétence. — (Sieur Barret.) — Des travaux de pavage exécutés dans les rues de Paris sur la réquisition des officiers du génie, ont le caractère de travaux publics, quoiqu'ils n'aient pas fait l'objet d'un marché. — Compétence du conseil de préfecture, à laquelle ne saurait faire obstacle la décision du ministre de la guerre qui refuse à l'entrepreneur le payement de son mémoire (C. d'Et.), 250.
(2) Voirie (grande). — Chemin de fer. — Garantie d'intérêts. — (Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans.) — Frais annuels d'entretien et d'exploitation. — Calcul du revenu net. — Prélèvement pour dépréciation et renouvellement du matériel roulant. — Valeur des matériaux retirés des voies. — Prélèvements pour détaxes. — Intérêts des sommes réservées à tort. — Contestation entre une compagnie de chemins de fer et de l'Etat, relativement à la justification annuelle des dépenses d'exploitation et des recettes pour l'application de la garantie d'intérêts accordée par l'Etat. — Décidé qu'il y a lieu de porter au compte annuel des dépenses de l'exploitation une somme représentant la valeur de la partie du matériel roulant qui a été effectivement réformée et remplacée pendant l'année, et non une somme représentant par évaluation l'usure et la dépréciation de ce matériel pendant l'année; et de déduire des recettes le montant des détaxes reconnues justifiées avant la clôture de l'exercice, à l'exclusion de celles qui ne seraient constatées que dans le cours des exercices sui-

vants, comme aussi et corrélativement de ne comprendre parmi les recettes d'un exercice que les recouvrements non litigieux et assurés, alors même que l'encaissement aurait été différé en retranchant seulement les créances dont la résiliation est incertaine (C. d'Et.), 426.

(3) Voirie (grande). — Chemin de fer. — Garantie d'intérêts. — (Compagnie du chemin de fer d'Orléans.) — Produit net. — Ancien réseau. — Frais annuels d'exploitation. — Matériel roulant. — Usure et dépréciation. — Renouvellement. — Détaxes à opérer. — Précédent arrêt et décision ministérielle. — Longueur kilométrique de l'ancien réseau. — Revenu kilométrique. — Nouveau réseau. — Partie exploitée (C. d'Et.), 502.

(4) Travaux publics. — Conseil de préfecture. — Ministres. — Travaux de défense d'une place de guerre. — Chute d'un échafaudage. — Ouvrier tué. — Action en responsabilité pour faute d'agents de l'administration. — Compétence. — (Dame veuve Zeig.) — Le conseil de préfecture n'est pas compétent pour statuer sur une action qui a pour objet de faire déclarer l'Etat civilement responsable de la faute et de la négligence imputées à des officiers du génie chargés de surveiller son entrepreneur de travaux à une citadelle, et de réclamer en conséquence une indemnité pour préjudice résultant de la mort d'un ouvrier tué par la chute d'un échafaudage. — (Cette demande ne rentrait pas dans celles dont l'art. 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII a réservé la connaissance au conseil de préfecture ; il n'appartient qu'au ministre de la guerre d'y statuer, sauf recours au Conseil d'Etat) (C. d'Et.), 1010.

Deule (Haute). Syndicat d'entretien des travaux de desséchement des marais, 522. — Société de desséchement de la vallée, 525, 526, 529.

DEVILLERS et consorts, 445.

DIEUSY et Cléret, 51.

Distributions d'eaux. Interprétation. — (Ville du Havre contre compagnie anonyme des eaux.) — Décidé par interprétation du cahier des charges, 1° que la ville du Havre n'est pas fondée à exiger de la compagnie des eaux qu'elle substitue un plus grand nombre de fontaines de moindre dimension au système actuel de distribution d'eau, ou que, du moins, elle ne pourrait avoir cette exigence qu'en prenant un nouvel abonnement aux conditions indiquées par le traité ; 2° qu'elle ne peut renoncer à tout ou partie des abonnements supplémentaires qu'elle a pris successivement, ces abonnements devant durer aussi longtemps que la concession elle-même (C. d'Et.), 1090.

Dive (assainissement de la vallée de la). — Formation d'une association syndicale, 922.

Dombes (compagnie des), et May, 567.

Dommages :

(1) Déchéance quinquennale. — Délai. — Avis adopté par le Conseil d'Etat, sections réunies, sur la question de savoir à partir de quel exercice court le délai de la déchéance quinquennale en matière de dommages causés à des usiniers par l'établissement des prises d'eau pour l'alimentation d'un canal de navigation, 20.

(2) Dommages. — Exhaussement d'une rue. — Mur écroulé. — Occupation de terrain. — Indemnité. — Compétence. — (Dame Delestre contre ville de Rouen.) — Demande d'indemnité ayant pour cause : 1° l'écroulement d'un mur occasionné par les remblais effectués sur une voie publique pour en diminuer l'inclinaison ; 2° l'éboulement de talus et la privation de jouissance d'une parcelle de terrain. — Compétence du conseil de préfecture reconnue malgré les objections soulevées (V. l'arrêt.) — Appréciation des indemnités dues (C. d'Et.), 246.

(3) Dommages. — Ville de Paris. — Rue surélevée. — Marchand de vins et limonadier. — Difficultés d'accès. — (Renaud contre ville de Paris.) — Indemnité représentant le préjudice résultant de la surélévation et des travaux éventuels de raccordement. — Raccordement non effectué à l'expiration du bail. — Indemnité réduite. — La surélévation du sol d'une rue, ayant gêné les accès

DOMMAGES (*suite*) :

d'une maison dont le rez-de-chaussée était occupé par un marchand de vins et un limonadier, le conseil de préfecture a accordé à ces commerçants une indemnité représentant à la fois le préjudice résultant de la modification des accès, et celui que devaient entraîner ultérieurement les travaux de raccordement de la maison avec le nouveau sol de la voie publique ; — ces travaux ayant été différés et ne se trouvant pas commencés au moment de l'expiration des baux des deux commerçants, le Conseil d'Etat réduit l'indemnité qui leur avait été accordée à la réparation du préjudice qu'ils ont éprouvé à raison de la difficulté des accès, indemnité qui ne saurait se confondre avec les réductions de loyer accordées par le tribunal civil (C. d'Et.), 364.

(4) Dommages. — Remblai. — Responsabilité de l'Etat et de la ville. — Intervention. — Précédent propriétaire. — Cession. — Adjudication. — (Ville de Marseille contre sieurs Sol et Barbe.) — Demande en indemnité pour dommages causés par suite des travaux de transformation du quartier d'Arenc, à Marseille, exécutés avec le concours et dans l'intérêt commun de l'Etat et de la ville. — Rez-de-chaussée remblayé. — L'Etat et la ville sont déclarés solidairement responsables, chacun pour une part proportionnelle à leur contribution dans les dépenses d'exécution des travaux effectués par eux conjointement. — Le conseil de préfecture est régulièrement saisi de la demande en indemnité par celui qui était propriétaire lors de l'introduction de l'instance, bien qu'il ne le fût pas au moment où les dommages ont été causés et qu'il ait cessé de l'être depuis sa réclamation. — Il n'appartient pas au Conseil d'Etat de statuer sur la contestation soulevée par des intervenants qui prétendent avoir droit à l'indemnité, soit en vertu d'une cession consentie avant la vente par le précédent propriétaire, soit en vertu d'un jugement d'adjudication qui aurait transféré la propriété de l'immeuble endommagé (C. d'Et.), 361.

(5) Dommages. — Conséquences de travaux antérieurs. — Banquettes d'accès. — Suppression. — Locataire. — Bail. — Location verbale. — (Ville de Paris contre demoiselle Allen.) — Appréciation de l'indemnité due au locataire d'un immeuble pour le dommage causé par certains travaux de raccordement avec la voie publique, qui étaient la conséquence d'autres travaux exécutés avant l'entrée en jouissance de ce locataire. — Rejet d'une demande d'indemnité ayant sa cause dans des travaux exécutés et terminés avant l'époque à laquelle un bail enregistré a fait remonter l'entrée en jouissance du locataire demandeur ; celui-ci s'est volontairement soumis à la diminution des facilités d'accès qui a pu en être la suite. — Le locataire alléguait qu'au moment des travaux, il occupait déjà l'immeuble en vertu de locations verbales (C. d'Et.), 353.

(6) Dommages. — Voirie (grande). — Nivellement donné. — Caractère obligatoire. — Niveau abaissé partiellement. — Rue basse et étroite. — Indemnité. — Expertise. — (Ville de Paris contre sieur Berciaux.) — Postérieurement à un arrêté indicatif du nivellement pour les constructions à élever sur un terrain limitrophe d'une voie publique, la ville de Paris a abaissé le sol sur une largeur de 2 mètres, à un niveau projeté, mais non encore régulièrement arrêté pour l'ensemble de cette voie, niveau placé à 3 mètres en contrebas du niveau existant. — En l'absence d'un plan de nivellement approuvé, l'abaissement partiel du sol a obligé le propriétaire limitrophe à construire à un niveau ainsi créé en fait par la ville. — Dès lors, une expertise a pu être ordonnée sur la demande du propriétaire dont la construction s'est trouvée n'avoir plus d'accès que sur la ruelle base formée de la partie abaissée entre ladite construction et la portion de l'ancienne rue dont le sol est resté plus élevé. La demande d'indemnité a pour cause l'exécution d'un travail

public, l'abaissement de l'ancien niveau. Le nivellement primitif donné par le préfet était-il, même en l'absence d'un plan de nivellement régulièrement approuvé, obligatoire pour le propriétaire, et l'inexécution par la ville des travaux en vue desquels il avait été donné, peut-elle ouvrir le droit à indemnité? — Question résolue affirmativement par le conseil de préfecture de la Seine, mais écartée par le Conseil d'Etat comme ne ressortant pas de l'état du litige (C. d'Et.), 348.

(7) Dommages.— Commune. — Abaissement du niveau d'une rue.— Maison riveraine. — (Sieur et dame Mouren et demoiselle Chabert contre ville de Marseille.) — Servitude de passage de maisons situées en arrière. — Difficultés d'accès. — Indemnité due par la ville. — Contestations entre une ville et les propriétaires de maisons, par suite de l'abaissement considérable du niveau d'une rue qui a privé ces immeubles de leur accès sur la voie publique; la ville prétend que l'indemnité payée par elle au propriétaire de la maison riveraine, à la suite de convention amiable, l'a dégagée de toute obligation à l'égard de propriétaires d'immeubles situés en arrière, et qui avaient un droit de passage par le rez-de-chaussée de la maison riveraine; annulation de l'arrêté du conseil de préfecture qui a admis la prétention de la ville : d'une part, la convention intervenue entre la ville et le propriétaire riverain n'est pas opposable aux tiers, et, d'autre part, l'autorité judiciaire a reconnu que l'indemnité payée par la ville ne représentait que le dommage causé au propriétaire indemnisé personnellement (C. d'Et., 423.

(8) Dommages. — Ville de Paris. — Abaissement du sol des voies publiques. — (sieur Jacquet contre ville de Paris.)—Accès modifiés.—Addition de marches. — Abaissement par le propriétaire du sol sur caves du rez-de-chaussée. — Limite des obligations de l'administration. — Privation temporaire de jouissance. — Dépréciation générale prétendue. — Plus-value générale. — Intérêts. — Intérêts des intérêts. — Lorsqu'à la suite de l'abaissement du sol des voies publiques au devant d'une maison, le propriétaire, pour éviter l'addition de marches au seuil des diverses entrées, fait abaisser le niveau du rez de-chaussée sur caves de l'immeuble, la ville ne saurait être tenue de rembourser le prix de ses travaux dispendieux; elle doit seulement le prix du rétablissement des accès au moyen des marches d'escalier, en tenant compte toutefois du dommage qui serait résulté pour les boutiques de cette modification des niveaux (C. d'Et.), 477.

(9) Dommages. — Rues de Paris. — Abaissement d'une rue. — (Ville de Paris contre sieur Giroudon.)—Accès modifiés. — Hôtel garni et débit de vin. — Indemnité payée au sous-locataire. — Indemnité payée au locataire principal. — Point de départ.— Le locataire principal d'une maison qui, par suite de travaux de voirie, se trouve élevée de quinze marches au-dessus de la voie publique, ne peut recevoir une indemnité à raison de la diminution de la valeur locative de l'immeuble, pour le temps de la durée du bail d'un sous-locataire qui a lui-même reçu une indemnité de la ville à raison du préjudice causé à son industrie par la modification des accès, alors qu'il ne justifie pas que l'abandon des lieux loués par le sous-locataire, avant l'expiration de son bail, ait été la conséquence des travaux; — l'indemnité annuelle pour diminution de valeur locative ne peut courir au profit du locataire qu'à partir de l'expiration du bail du sous-locataire (C. d'Et.), 506.

(10) Dommages. — Rues de Paris. — Nivellement.— Appréciation de l'indemnité due.—(Sieur Chéreau contre ville de Paris.) (C. d'Et.), 508.

(11) Dommages. — Ville de Paris. — Exhaussement d'un boulevard. — Maison en contre-bas. — Travaux de raccordement exécutés sur la demande du propriétaire. — Trouble à la jouissance et perte de loyers. — Point de départ de l'indemnité. —

DOMMAGES (*suite*) :

Moins-value de l'immeuble, réduction de la hauteur des boutiques. — Compensation avec les avantages directs et immédiats résultant des travaux. — Indemnité annuelle pour pertes de loyers. — Intérêts de la somme, double emploi. — Intérêts des intérêts. — Procédure. — Conseil d'Etat. — Signification de l'ordonnance de soit communiqué. — (Ville de Paris contre sieur Firino.) — Domicile rendu inaccessible par l'inondation. — Copie remise au maire. — Conseil de préfecture. — Note contenant des conclusions nouvelles remises après les conclusions du ministère public. — Lorsque la portion de la rue habitée par l'une des parties en cause est envahie par l'inondation et inaccessible, l'huissier agit régulièrement en remettant au maire de la commune la copie de l'ordonnance de soit communiqué qu'il était chargé de signifier. — C'est avec raison qu'un conseil de préfecture écarte du débat, comme tardive, une note remise par l'une des parties, après que le commissaire du gouvernement a été entendu, et qui contient des conclusions nouvelles. — Lorsqu'un conseil de préfecture accorde à un propriétaire une indemnité annuelle pour perte de jouissance pendant le temps qu'ont duré des travaux de raccordement rendus nécessaires par les opérations de voirie exécutées par une ville, il ne doit pas en même temps allouer les intérêts de la somme totale concédée à titre d'indemnité : ces intérêts feraient double emploi avec l'indemnité annuelle (C. d'Et.), 542.

(12) Dommages. — Ville de Paris. — Nivellement. — Maison privée d'air et de lumière. — Non-écoulement des eaux. — Droit à indemnité. — (Sieur Trémaux contre ville de Paris.) — Demande d'indemnité pour dommages causés à une maison par suite de travaux de nivellement opérés par la ville de Paris : — Rejet par le motif que les remblais auxquels le réclamant attribue le non-écoulement des eaux existaient au moment où il a bâti, et que le dommage doit être attribué, non à la ville, mais aux constructions élevées par les propriétaires voisins, de même que la privation d'air et de lumière alléguée (C. d'Et.), 1050.

(13) Algérie. — Dommages. — Maison détruite par le débordement d'une rivière et la rupture d'un barrage. — (Ministre de l'intérieur contre sieur Perrin.) — Force majeure et crue accidentelle alléguées par l'Etat. — Eaux retenues à une hauteur excessive pendant la saison des pluies. — Digue inachevée. — Responsabilité de l'Etat reconnue. — Frais d'expertise laissés à sa charge. — Indemnité due (C. d'Et.), 671.

(14) Dommages. — Communes. — Chemin de fer. — Chemin vicinal soumis à des submersions plus fréquentes. — Frais d'exhaussement. — Procédure. — Conseil de préfecture. — Fin de non-recevoir rejetée. — Motifs suffisants. — (Commune d'Oselle.) — Une compagnie de chemin de fer a été condamnée à payer une indemnité à une commune à raison des submersions plus fréquentes auxquelles ce chemin est exposé depuis la construction de la voie ferrée. — Recours fondé sur ce que les travaux de déviation du chemin exécutés par la compagnie ont été opérés conformément aux prescriptions d'un arrêté du ministre des travaux publics, et reçus par le maire. — Rejet par le motif que l'indemnité n'a pas été demandée, dans l'espèce, à raison de la déviation du chemin, mais à raison de submersions auxquelles est exposée une partie du chemin qui n'a été l'objet d'aucune modification, submersions résultées de la construction d'un pont sur un canal pour le passage de la voie ferrée (C. d'Et.), 1075.

(15) Dommages. — Commune. — Rectification de route dans la traverse d'une ville. — Maison démolie. — Dommage causé à la maison contiguë. — (Dame veuve Chauvin contre commune d'Arbois.) — Responsabilité de la ville. — Indemnités réclamées par le propriétaire pour les locataires. — Intérêts. — Appréciation de l'indemnité due au propriété-

taire d'une maison où des détériorations se sont produites par suite de la démolition d'une maison contiguë, effectuée par une ville sans que des mesures de précautions suffisantes aient été prises. — Un propriétaire dont l'immeuble a subi des dommages par suite des travaux d'une ville, n'a pas qualité pour réclamer, au nom de ses locataires et de leur chef, des indemnités à raison du trouble apporté à leur jouissance (C. d'Et.), 418.

(16) Dommages. — Algérie. — Aqueduc. — Eaux déversées. — Aggravation de servitude. — Dommage éventuel. — Réserve. — Constatation d'urgence. — Référé. — Conseil de préfecture. — (Ville d'Alger contre sieur Brincat.) — Le conseil de préfecture peut ordonner qu'il sera procédé d'urgence à une expertise pour constater l'existence de dommages résultant de travaux publics. — Loi du 16 septembre 1807, article 56. — Si aucun dommage ne s'est encore produit, le conseil de préfecture peut réserver le droit des parties pour le cas où le dommage surviendrait ultérieurement (C. d'Et.), 356.

(17) Dommages. — Travaux communaux. — Rupture d'une conduite d'eau. — Destruction de maison. — Appréciation des indemnités dues. — Vétusté des constructions, vice des fondations. — Intérêts. — Dépens. — Procédure. — Conseil de préfecture. — Dépens faits devant l'autorité judiciaire. — Incompétence du conseil de préfecture. — (Sieur Choiselat contre Société des eaux de Meaux.) — Dans l'appréciation de l'indemnité à allouer au propriétaire d'une maison qui a dû être démolie comme menaçant ruine, à la suite des infiltrations causées par la rupture d'une conduite d'eau, il doit être tenu compte de l'ancienneté des constructions et des conditions dans lesquelles étaient établies les fondations, lorsque ces circonstances ont rendu plus désastreux l'effet des infiltrations. — Un conseil de préfecture ne peut, en prononçant sur un litige qui a donné lieu, sur certains chefs, à des décisions judiciaires, statuer sur les dépens faits devant la juridiction civile (dans l'espèce, frais d'une ordonnance de référé et de l'expertise qu'elle a prescrite) (C. d'Et.), 391.

(18) Dommages. — Rectification et exhaussement d'une route départementale. — Ecoulement des eaux intercepté. — (Département du Gard contre sieur Comandré.) — Indemnité précédemment allouée. — Chose jugée. — Travaux prescrits par le conseil de préfecture à la charge de l'administration. — Un conseil de préfecture ne viole pas l'autorité de la chose jugée, lorsque, après avoir accordé à un propriétaire une indemnité pour le dommage résultant de la modification des accès de sa maison, par suite de l'exhaussement du sol d'une route, il décide, par un arrêté ultérieur, que les droits du même propriétaire à une indemnité pour suppression de l'écoulement des eaux, demeuraient réservés jusqu'au moment où l'administration aurait exécuté des travaux de nature à faire cesser ce dommage — Il n'appartient pas à un conseil de préfecture de prescrire à la charge de l'administration l'exécution de travaux destinés à protéger un propriétaire contre le reflux des eaux (dans l'espèce, construction d'un aqueduc sous le sol de la route exhaussée), alors même que ces travaux auraient été antérieurement ordonnés par l'administration (C. d'Et.), 420.

(19) Dommages. — (Commune d'Aubagne.) — Canal. — Rupture d'une berge. — Réparation. — Infiltrations nouvelles. — Expertise. — Expert d'office. — Expert désigné par l'avoué de la partie. — Frais d'expertise. — Appréciation du dommage causé au locataire de terrains maraîchers et potagers par des infiltrations d'eau postérieures à la réparation de la berge d'un canal, qui s'était rompue. — Expertise arguée de nullité, par le motif que la commune n'aurait pas été mise en demeure de désigner son expert. — Rejet : l'expert a procédé, non comme

DOMMAGES (*suite*) :
expert d'office, mais bien comme ayant été désigné par l'avoué de la commune (C. d'Et.), 1027.
(20) Dommage.— Département.— Rigole d'écoulement.— Insuffisance.— Fabrique inondée par les eaux.—Force majeure. — Responsabilité. —Expertise. — Régularité. — (Sieur Robart contre sieur Coignet et le département de la Seine.)—Appréciation de l'indemnité due pour dommage causé à une fabrique de produits chimiques et d'engrais par suite de l'invasion des eaux provenant d'une rigole départementale (à Aubervillers). — L'exception de force majeure (pluies exceptionnelles) invoquée par le département est écartée, et le partage de responsabilité, tel qu'il avait été admis par le conseil de préfecture, est maintenu. — Mise hors de cause de l'Etat et des entrepreneurs de l'égout collecteur.— Grief tiré de ce que le département n'aurait pas été représenté à l'expertise. — Rejet : le préfet a désigné son expert et il lui en a été donné acte (C. d'Et.), 1070.
(21) Dommage aux personnes. — Chemin de fer. — Chambres d'emprunt. — Fièvres d'accès.— Indemnité. — Compétence du conseil de préfecture.—Fixation de l'indemnité due. — (Sieur Dambert) (C. d'Et.), 346.
(22) Dommage.—Extraction de matériaux. — Compagnie de chemin de fer et entrepreneurs. — Responsabilité.— Expertise. — Procédure.— Arrêté interlocutoire. — Expertise. — Pourvoi recevable.— (Demoiselle Pichard contre la compagnie des Charentes.)—Lorsque sur la demande d'un particulier tendant à obtenir réparation des dommages qui lui ont été causés, tant par une compagnie de chemins de fer que par les entrepreneurs, le conseil de préfecture décide que l'expertise portera seulement sur les dommages occasionnés par la compagnie elle-même, l'arrêté est susceptible d'un recours immédiat devant le Conseil d'Etat.— Cet arrêté préjuge le fond.—Lorsqu'aux termes du cahier des charges, annexé au décret de concession, une compagnie de chemin de fer est tenue de supporter les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrain, elle ne peut décliner la responsabilité des dommages que causent à des particuliers les extractions de matériaux opérées par des entrepreneurs pour son compte. Les conventions de la compagnie avec des tiers pour l'exécution de ses travaux ne sauraient priver les propriétaires de la garantie que leur assure le cahier des charges (C. d'Et.), 1082.
(23) Dommage. — Chemin de fer. — Moulin. — Supplément d'expertise confié d'office aux premiers experts. —Grief sans objet. — Procédure.— Compensation de plus-value. — Question réservée. — Arrêté préparatoire. — Pourvoi non recevable. — (Sieur Labbé contre compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée.) (C. d'Et.), 458.
(24) Dommage. — Expertise. — Travaux exécutés à la mine.— Responsabilité de l'entrepreneur. — L'Etat non responsable. — (Ministre des travaux publics contre sieur Boschetti.) — Annulation d'un arrêté de conseil de préfecture en tant qu'il a maintenu l'Etat à l'expertise conjointement avec l'entrepreneur, et qu'il a ordonné que l'administration des ponts et chaussées nommerait un expert à l'effet d'apprécier les dommages causés à une propriété par les travaux d'une route nationale exécutés à la mine. — En l'absence de toute stipulation contraire, ces dommages sont à la charge de l'entrepreneur seul. — Conditions générales de 1866 (C. d'Et.), 551.
(25) Dommages. — Chemin vicinal.— Travaux de chemin de fer. — Commune. — Expertise ordonnée. — Transaction. — (Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée contre commune de Saint-Michel.) — Pourvoi devenu sans objet par suite de transaction intervenue sur la contestation pendante entre une commune et une compagnie de chemin de fer. — Arrêté du 21 frimaire an XII (C. d'E.), 377.

(26) Dommages. — Travaux de grande voirie. — Expertise. — Ingénieur en chef tiers-expert de droit. — (Sieur Morel et Ce.)—En matière de dommages causés par des travaux de grande voirie qui ne sont pas exécutés par des concessionnaires, le tiers-expert est de droit l'ingénieur en chef du département : il n'appartient pas au conseil de préfecture d'en désigner un autre (C. d'Et.), 404.
Douai (ville de), 456.
DUBREIL, 621, 1128.
DUCHEMIN, 159.
DUFAUR, 673.
DULUAT et Ce, 549.
DUMAYARD et Thibon, 456.
Dunkerque. Établissement d'une cale de halage, 762.
— Avance à l'Etat pour la restauration du port (L.), 875, 1183.
— Établissement d'un réseau de tramways, 1373.
DURAND, 1102.
DURENNE, 171.
DUVAL, 402.
Dynamite :
(1) Loi relative à la fabrication de la poudre, 187.
(2) Fixation du prix de vente, 839.
(3) Fixation du droit intérieur, 967.
(4) —(établissement d'une fabrique de) et d'acide nitrique, près Port-Vendres, 334.
(5) — (établissement d'une fabrique de) sur le territoire de la commune de Corveissiat (Ain), 337.

E

Eaux. Ville de Paris. — Compagnie pour la vente et la distribution. — Société civile. — Arrêt. — Caractère civil ou commercial d'une société. — Motifs suffisants. — Faillite. — 1° Contestation entre un créancier et le syndic. — Fournitures faites avant la faillite. — Compétence du tribunal de commerce. — 2° Fourniture d'eaux. — Absence de privilége. — (Société Billoir et Ce.) — La compagnie générale des eaux, établie dans le but de vendre et de distribuer pour le compte de la ville de Paris les eaux dont celle-ci est propriétaire, constitue une société civile. — Est suffisamment motivé l'arrêt qui, pour décider qu'une société est civile et non commerciale, se fonde sur ce que le caractère civil de cette société résulte de son titre et de son but. — § 1er. La contestation qui s'élève entre un créancier et le syndic d'une faillite sur le point de savoir si les fournitures faites au failli, avant la faillite, par ce créancier, doivent être intégralement payées, nonobstant la faillite, ou s'il doit suivre le sort commun des autres créanciers, est une contestation qui concerne la faillite, et qui est dès lors de la compétence du tribunal de commerce. — § 2. La compagnie générale des eaux de Paris n'a ni privilége ni droit de préférence pour le prix des eaux qu'elle a fournies au failli antérieurement à sa faillite ; et le refus qu'elle ferait de continuer la fourniture des eaux à la faillite, si elle n'était pas intégralement payée du prix des eaux par elle antérieuremunt fournies au failli, n'autorise pas le syndic à effectuer ce payement au préjudice de la masse des créanciers (C. de cass.), 166.
Échallon (commune d') et Bossan, 383.
Éclairage au gaz :
(1) Droit de prononcer les retenues. — Réclamations. — Clause attribuant compétence au maire. — Conseil de préfecture. — Inexécution des conditions. — Injonctions obéies. Retenues non applicables. — Procédure. — Conseil d'Etat. — Recours introduit sans le ministère d'un avocat au Conseil. — Intervention d'un avocat postérieure à l'expiration des délais. — (Ville de la Ferté-sous-Jouarre contre compagnie du gaz.) — Lorsqu'une des clauses d'un traité entre une ville et une compagnie d'éclairage au gaz dispose que le maire prononcera en dernier ressort sur l'application des retenues pour inexécution des conditions, il n'en résulte pas que le conseil de préfecture ne puisse connaître, aux termes de l'article 4 de la loi du 28 plu-

ÉCLAIRAGE AU GAZ (*suite*) :
viôse an VIII, des contestations auxquelles donnent lieu les infractions reprochées à la compagnie. — Retenues appliquées à une compagnie d'éclairage au gaz pour inexécution des prescriptions du traité : décidé que la compagnie ayant satisfait aux injonctions de la ville aussitôt qu'elles s'étaient produites, ces retenues ont été ordonnées sans droit. — Un recours formé par simple requête signé du maire d'une commune et enregistrée au secrétariat du Conseil d'Etat dans le délai légal, a-t-il pu être régularisé par l'intervention d'un avocat au Conseil d'Etat postérieurement à l'expiration du délai du recours? Question non résolue explicitement (C. d'Etat), 410.
(2) Traité. — Contestation sur le sens et l'exécution du cahier des charges. — (Compagnie du gaz de la ville de Châlons contre la dite ville.) — Chambre d'essai à l'hôtel de ville. — Présence du directeur aux expériences. — Forme du bec brûleur. — Bec-type non employé. — Erreur du traité au sujet de la dimension des flammes — Retenues. — Frais d'entretien du pavage. — Frais de canalisation. — Participation de la caisse municipale. — Renvoi au conseil de préfecture (C. d'Et.), 1016.
(3) Faculté de fournir le gaz aux particuliers après la fin de la concession. — Obstacle apporté par la ville. — Indemnité. — (Sieur Boyard contre ville de Châlons-sur-Marne.) — Fixation de l'indemnité due au concessionnaire de l'éclairage au gaz dans une ville, à raison de l'obstacle mis par cette ville (conduite coupée) à ce que l'entrepreneur continuât, après l'expiration de sa concession, ainsi que le traité lui en donnait le droit, de fournir le gaz aux particuliers en payant une redevance annuelle pour le passage de ses tuyaux (5 francs par 100 mètres courants) : — Indemnité basée sur le bénéfice que la dite fourniture aurait pu lui procurer (C. d'Et.), 1006.
ÉCLUSE des chasses (restauration de l'). — Port-des-Sables (Vendée), 739.
— des Fontinettes. — Doublement du sas, 1296.
— de la basse Mayenne. — Achèvement, 189.
ÉCOLE des ponts et chaussées. — Classement des élèves en mai 1876. — Prix décernés pour les concours de l'année scolaire 1875-1876, 625
ÉMIGRÉS. — Légion d'honneur. — Actions du canal du Midi affectées à la Légion d'honneur. — Conditions de la remise. — Epoque de la restitution. — Décision de la commission. — Chose jugée. — Arrérages. — Point de départ. — (Sieur Reuzel, succession Riquet de Caraman.) — Les anciens propriétaires ou leurs représentants, à qui il est fait restitution en vertu de la loi du 5 décembre 1814, relative aux biens non vendus des émigrés, d'actions des canaux de navigation affectées aux dépenses de la Légion d'honneur, n'ont pas droit à la restitution des arrérages à partir du jour où la condition imposée à la remise s'est trouvée réalisée, mais seulement à partir du jour où la remise des actions a été par eux demandée (C. d'Et.), 413.

EMPRUNT :

Autorisations d'emprunt.

— Département de l'Aisne, 219.
— Département de l'Ardèche, 1157.
— Département de l'Ariége, 193.
— Département de l'Aude, 526.
— Département des Basses-Pyrénées, 301.
— Besançon (ville de), 306.
— Département des Bouches-du-Rhône, 527.
— Département de la Charente-Inférieure, 191, 527.
— Département d'Eure-et-Loir, 305.
— Département de la Haute-Marne, 190.
— Département des Hautes-Alpes 305.
— Département de l'Hérault, 220.
— Département des Landes, 300.
— Département du Loiret, 305.
— Département de la Lozère, 300.
— Département de Maine-et-Loire, 192.

— Département de la Manche, 504.
— Département de la Mayenne, 199.
— Département des Pyrénées-Orientales, 301.
— Département des Vosges, 218.

ENTREPRENEUR. *Voir* Compétence. Décompte, Extraction de matériaux, Procédure, Responsabilité.

(1) Route départementale. — Rechargement. — Adjudicataire. — Fourniture des matériaux. — Vente au département. — Louage d'ouvrage. — Contrat mixte. — Extraction des cailloux. — Arrêt du conseil du 7 septembre 1755. — Décrets des 16 septembre 1807 et 8 février 1868. — Assignation des carrières. — Prohibition de changement de destination. — Circonstances indifférentes. — Tromperie sur la nature des matériaux. — Application de l'article 423 du Code pénal. — Acte administratif. — Interprétation. — Administration. — Compétence. — Tribunaux. — Obligation de surseoir. — Dispositions claires. — Routes départementales. — Rechargement. — Adjudicataire. — Matériaux à fournir à titre de vente. — Arrêt. — Constatation. — Appréciation et exécution du contrat. — Pas lieu à interprétation. — Magistrat. — Limite d'âge. — Successeur nommé. — Fonctions continuées jusqu'à la prestation du serment et à l'installation. — (Sieurs Auguste Poiget et sieurs Gallon père et fils.) — Lorsque par un marché de rechargement d'une route, un entrepreneur s'est rendu adjudicataire à la fois de la fourniture au département du caillou et du sable, et du travail, de l'emploi des matériaux et du cylindrage des parties rechargées, le marché constitue un contrat mixte, louage d'ouvrage ou d'industrie quant au travail, et vente quant aux matériaux, que l'adjudicataire achète à ses risques et périls et revend au département, lequel en devient propriétaire par la livraison. — Il en est ainsi, quoique les carrières d'où les cailloux devront être extraits soient assignées à l'adjudicataire en vertu de l'arrêt du conseil du 7 septembre 1755, des décrets des 16 septembre 1807 et 8 février 1868, et de la décision ministérielle du 16 novembre 1866, et encore quoiqu'il soit interdit à l'adjudicataire de détourner ces cailloux de leur destination. — En effet, la première de ces circonstances n'empêche pas l'adjudicataire d'être obligé d'acheter des cailloux à leurs propriétaires, et la seconde suppose précisément qu'ils sont vendus à l'avance au département. — L'article 423 du Code pénal, qui punit la tromperie sur la nature de la chose vendue, est général et s'applique à l'adjudicataire de travaux publics comme à toute autre personne, dans la limite où cet adjudicataire est vendeur de matériaux. — L'interprétation d'un acte administratif n'appartient qu'à l'autorité administrative, et les tribunaux doivent surseoir jusqu'à ce qu'elle l'ait expliqué. — Mais cette règle ne peut s'appliquer à l'exécution des actes dont les dispositions claires et le sens et la portée sans obscurité ni ambiguïté ne peuvent donner lieu à interprétation. — A cette catégorie appartient un devis de rechargement d'une route départementale, qui stipule avec évidence la fourniture par l'adjudicataire et à titre de vente, des matériaux du rechargement. L'arrêt qui constate cette stipulation n'interprète pas le devis; il apprécie le contrat au point de vue légal et en assure l'exécution. — Un magistrat qui a atteint la limite d'âge est apte à continuer à remplir ses fonctions jusqu'à la prestation de serment et à l'installation de son successeur (C. de cass.), 1119.

(2) Ajournement des travaux. — Résiliation. — Indemnité. — (Sieur Ladouceur.) — Application des articles 34, 36 et 43 des conditions générales de 1866. — Travaux interrompus pendant plus d'une année. — Insuffisance de ressources. — Résiliation. — Indemnité. — Pertes éprouvées et bénéfices manqués. — Reprise par l'Etat du matériel et des outils existant sur les chantiers et qui eussent été nécessaires à l'achèvement des travaux. — Renvoi de-

ENTREPRENEUR (*suite*) :

vant le conseil de préfecture (C. d'Etat), 9.

(3) Algérie. — Construction de phare. —Résiliation pour ajournement des travaux. — Clauses et conditions générales de 1866, articles 34. — Indemnité. — Frais de transport et d'emmagasinage du matériel. — Bourriquets, frais de nourriture et de garde. — Intérêts des intérêts. — Procédure. — Conseil d'Etat. — Pourvoi formé par un ministre. — Dépens au profit de l'Etat. — (Ministre de l'intérieur contre sieur Beretta.) — La résiliation d'une entreprise ayant été prononcée sur la demande d'un entrepreneur pour ajournement de plus d'une année de travaux qui n'ont pas reçu de commencement d'exécution, sans que cet ajournement ait été déterminé par un cas de force majeure, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a accordé à l'entrepreneur une indemnité à raison du préjudice que cette mesure lui a causé (art. 34 des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866). — Ne peut être considéré comme cas de force majeure, le retard provenant de ce que l'administration a fait procéder à l'adjudication, sans s'être assurée qu'elle serait en mesure de livrer en temps utile à l'entrepreneur des terrains qui n'étaient pas alors expropriés. — Le transport et l'emmagasinage du matériel destiné à l'entreprise, effectués à la suite de la remise par l'administration des plans et dessins, avec la mention « bon pour exécution », constituent une mesure préparatoire des travaux qu'il est du devoir de l'entrepreneur de prendre, et, dès lors, c'est avec raison que l'Etat, en cas de résiliation prononcée au profit de l'entrepreneur, est condamné à en rembourser les frais, — Les ministres ayant été dispensés de tous frais pour l'introduction de leurs pourvois devant le Conseil d'État (art. 16 et 17 du décret du 22 juillet 1806), ne sont pas fondés à demander l'allocation de dépens, alors même qu'ils auraient eu recours au ministère d'un avocat (C. d'Et)., 405.

(4) Construction d'un barrage éclusé. — (Sieurs Caillat et Tissier.) — Agrandissement du projet primitif. — Refus de l'entrepreneur. — Conséquences. — Mise en régie. — Résiliation. — Indemnité. — Reprise du matériel. — Délai de garantie. — Cautionnement. — Retenue de garantie. — Décidé que l'agrandissement du projet primitif d'un barrage éclusé n'impliquait pas la substitution d'un projet nouveau à celui qui avait fait l'objet de l'entreprise, quoique cet agrandissement ait été décidé par décret et après enquête. — Dès lors, en admettant que l'augmentation dans la masse des travaux autorisât l'entrepreneur à demander la résiliation, il ne pouvait, aux termes des articles 50 et 43 des clauses et conditions générales de 1866, réclamer ni la reprise du matériel ni une indemnité. — Délai de garantie. — Ordre de suspendre les travaux. — Réception provisoire ne pouvant remonter au delà de l'époque à laquelle l'entreprise a pris fin, époque qui doit seule servir de point de départ au délai de garantie. — Indemnité réservée pour le cas où l'administration refuserait de procéder à la réception définitive (art. 47). — 1re, 2e et 3e espèce (C. d'Et.), 453.

(5) Travaux à une place forte. — Accélération des travaux. — Renchérissement de la main-d'œuvre. — Résiliation par suite de la présence de l'ennemi. — Indemnité. — Condition de renonciation à toute réclamation ultérieure. — (Sieur Morel.) — Un entrepreneur n'est pas fondé à réclamer une indemnité pour renchérissement de la main-d'œuvre et exécution rapide des travaux, lorsque la nature et la destination des ouvrages (travaux de fortification) l'avertissaient de l'urgence de l'exécution, et qu'il était d'ailleurs tenu de se conformer aux ordres du génie militaire pour la marche à suivre et les moyens à employer. — La disposition de l'article 58 du devis général des tra-

vaux du service du génie, aux termes duquel le ministre de la guerre se réserve d'accorder un dédommagement à l'entrepreneur dont l'entreprise a été résiliée par suite de l'état de guerre, ne fait pas obstacle à ce que le conseil de préfecture soit saisi, par l'entrepreneur qui conteste les appréciations du ministre, du règlement de l'indemnité qu'il réclame. — Le ministre de la guerre, alors qu'il accorde une indemnité à un entrepreneur de travaux de fortifications, à raison de la résiliation de l'entreprise prononcée par suite de l'état de guerre, ne peut pas subordonner le payement de cette indemnité à la condition que l'entrepreneur renoncera à toute réclamation ultérieure pour le préjudice qui lui a été causé (C. d'Etat), 1047.

(6) Ajournement. — Résiliation. — Perte de temps. — Indemnité. — Absence de tierce expertise. — Chef de demande déjà compris dans une précédente indemnité. — (Sieur Foucaux.)—Un conseil de préfecture, saisi de la demande en indemnité formée par un entrepreneur pour la perte de temps que lui aurait causée la suspension des travaux, a pu, sans ordonner au préalable une expertise, examiner si, en droit, le réclamant était fondé à demander une indemnité de ce chef. — Décidé que l'indemnité pour privation de bénéfices précédemment, accordée en principe, comprenait celle pour perte de temps actuellement réclamée, et qui d'ailleurs n'était pas justifiée. — Demande d'indemnité basée sur ce que, par suite de l'ajournement des travaux, l'entrepreneur aurait été empêché d'utiliser son temps et son industrie pendant la période écoulée entre la date de cet ajournement et la résiliation. — Rejet par le motif que la dite indemnité se trouve nécessairement comprise dans celle à laquelle le Conseil d'Etat a décidé que le réclamant pouvait avoir droit pour privation de bénéfices — D'ailleurs, l'ajournement n'excède pas le temps qui aurait dû être consacré à l'exécution totale de l'entreprise (C. d'Etat) 1087.

(7) Décompte. — Compte de travaux exécutés en régie. — Ville de Paris. — Ouverture de la rue Gay-Lussac. — Subvention payée par la ville à l'entrepreneur. — Conditions. — Point de départ des intérêts. — Sommes payées par la ville pour intérêts d'indemnités d'expropriation. — Contestation au sujet des intérêts d'indemnité. — Compétence. — Procédure. — Conseil de préfecture. — Arrêté ordonnant une expertise. — Caractère préparatoire. — Recours non recevable. — (Sieur Legrand contre ville de Paris.) — Application pour le règlement du compte de régie d'un entrepreneur qui avait soumissionné l'ouverture d'une rue, moyennant subvention de la ville, des conditions des marchés intervenus entre les parties (C. d'Etat), 343.

(8) Algérie. — Prolongement d'une jetée. — Régie. — Détermination du matériel à reprendre par l'Etat. — (Sieur Mayoux).—Nouvelle expertise demandée par le ministre. — Enrochement des cales d'embarquement. — Frais de ballast et pose de la voie mobile du môle. — Ponts et glissières du chaland à clapets. — Frais de garde et d'entretien du matériel. — Accessoires des engins. — Ustensiles et engins nécessaires à la continuation des travaux. — Intérêts au taux de l'Algérie. — Intérêts des intérêts (C. d'Etat), 482.

(9) Syndicat. — Décompte. — Réception provisoire. — Délai de garantie. — Réception définitive.—Mandat délivré. — Refus de payement. —Intérêts.—Compétence.—(Sieurs Curière et Bonafe.)—Lorsqu'il n'est pas établi que des travaux aient été mis en état de réception définitive, leur réception provisoire ne fait nécessairement pas courir le délai de garantie. — Le conseil de préfecture peut ordonner une expertise pour vérifier l'état des travaux et les causes du retard apporté à la réception définitive. — C'est au conseil de préfecture et non à l'autorité judiciaire qu'il appartient de statuer sur une demande tendant à faire condamner un syndicat au payement

ENTREPRENEUR (*suite*) :
d'un mandat délivré par son directeur sur la caisse syndicale pour travaux effectués, tant pour le capital que pour les intérêts.— Décidé que, dans l'espèce, il n'était pas dû d'intérêts à raison du non-payement dudit mandat, attendu qu'il n'avait pas encore été statué sur la réception définitive et qu'aux termes de l'article 31 des conditions générales du 23 août 1833, les payements ne peuvent être faits pendant le cours des travaux, qu'au fur et à mesure des fonds disponibles (C. d'Etat), 228.
(10) Responsabilité. — Malfaçons. — Réception définitive. — Modicité des ressources allouées. — (Fabrique de l'église de Romans contre sieur Bergeron.) — Décidé que l'entrepreneur de la construction d'une église ne pouvait être recherché en vertu de l'article 1792 du Code civil, à raison d'imperfections qui étaient apparentes au moment de la réception définitive, qui avaient pour cause la modicité des ressources mises à la disposition de cet entrepreneur ou auxquelles il avait été remédié, depuis plusieurs années au moyen d'un chaînage en fer (C. d'Etat), 11.
(11) Entrepreneur. — Commune. — Route forestière communale. — (Ville de Corte contre sieur Costa.) — Réception des travaux.— Article 48 des clauses et conditions générales de 1866. — Caractère de réception définitive contesté. — Dixième de garantie. — Remboursement.— Intérêts des intérêts. — Maintien de l'arrêté d'un conseil de préfecture qui a condamné une commune à payer à l'entrepreneur des travaux de construction d'une route forestière communale le dernier dixième de la somme à lui due ; — aux termes de l'article 48 des clauses et conditions générales de 1866, le dernier dixième doit être payé à l'entrepreneur après la réception définitive; réception qui, dans l'espèce, a eu lieu (C. d'Et.), 472.
(12) Communes. — Chemin vicinal.— Pont.— Poutrelles.— (Commune de Jonvelle contre sieurs Roy et Cie.) — Longueur insuffisante.— Travaux supplémentaires d'appropriation occasionnés par des erreurs dans la rédaction des cotes des dessins. — Négligence des entrepreneurs. — Partage de responsabilité.— A-compte alloué d'après le degré d'avancement des travaux. — Intérêts des intérêts (C. d'Etat), 540.
ESBLY (commune d'), 1042.
ESPAGNAC (époux), 1008.
ETANG de l'Arnel (assainissement de l'), 843.
EXCÈS DE POUVOIR. *Voir* Compétence.
(1) Occupation temporaire. — Chemin de fer. — Agrandissement de gare. Caractère permanent de l'occupation. — Besoin de l'exploitation. — Excès de pouvoirs.—(Sieur Monnier contre compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée.) — Les travaux d'agrandissement d'une gare, régulièrement autorisés, présentent le caractère de travaux publics : il en résulte que le préfet, en autorisant l'occupation temporaire de terrains pour faciliter l'exécution de ces travaux, et le ministre en maintenant l'arrêté rendu par le préfet, n'excèdent pas la limite des pouvoirs qui leur sont conférés par l'article 1er du décret du 8 février 1868 (C. d'Et.), 474.
(2) Chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun.— Commission de surveillance cantonale.—Conseiller général président. — Révocation.— Préfet.—Excès de pouvoirs.— (Sieur Graux.)— Décidé qu'un préfet peut, sans excéder ses pouvoirs, révoquer les membres des commissions cantonales de surveillance des chemins vicinaux, soit qu'il les ait individuellement nommés, soit qu'ils en fissent partie à raison de leurs fonctions : ces commissions organisées par des arrêtés préfectoraux qui n'ont pas été pris en vertu du pouvoir réglementaire que le préfet tient de l'article 21 de la loi du 21 mai 1836, n'ont qu'un caractère purement consultatif et leurs membres n'agissent que sous l'autorité du préfet et en vertu de sa délégation (C. d'Et.), 1008.

(3) **Voirie (grande).**—Domaine public. — **Rivage** de la mer. — Nodules de **phosphate** de chaux. — Concession. — **Révocation** dans un intérêt privé. — **Préfet.** — Excès de pouvoirs. — **Compétence.** — (Sieur Astier contre **Société générale des phosphates.**)— **Est entaché** d'excès de pouvoirs l'arrêté par lequel le préfet révoque la concession qu'il avait accordée à un particulier du droit d'enlever les nodules de phosphates de chaux répandus sur une plage, alors qu'il n'est pas allégué que le dit arrêté ait été pris dans l'intérêt de la conservation et de la police du domaine maritime, mais qu'il résulte des termes de la décision ministérielle confirmative de l'arrêté préfectoral, qu'il a eu pour but de permettre à l'Etat de mettre en adjudication le droit de l'exploitation des phosphates de chaux et d'obtenir ainsi une redevance plus élevée que celle qui était payée par le réclamant. — Ce n'est pas aux tribunaux judiciaires qu'il appartient de connaître d'une réclamation formée à l'occasion de la révocation par un préfet de l'autorisation par lui accordée antérieurement d'enlever des nodules de phosphate de chaux répandus sur le rivage de la mer. — (L'autorisation ne constituait pas un contrat de vente d'objets mobiliers faisant partie du domaine privé de l'Etat, mais une simple permission de police : l'autorité administrative seule peut connaître des difficultés résultant du retrait de cette permission) (C. d'Et.), 236.

Expertise :

(1) Dommages. — Grande voirie. — Tiers-experts de droit.—Ingénieur en chef.—(Ministre des travaux publics contre sieur Puyeo.) — Application de l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807, aux termes duquel, en cas de désaccord des experts chargés d'évaluer les dommages résultant des travaux de grande voirie exécutés par l'Etat, l'ingénieur en chef, chargé au nom de l'Etat de l'exécution de ces travaux, est tiers-expert de droit (C. d'Et.), 244.

(2) Dommages. — Tierce-expertise.— Ingénieur en chef. — Contre-expertise ordonnée.—(Ministre des travaux publics contre sieur Noël.)— Un ingénieur en chef, en rédigeant sur l'affaire un rapport où il discutait l'opinion des deux experts et concluait à l'allocation d'une indemnité, avait procédé en qualité de tiers-expert, et le conseil de préfecture, ne se trouvant pas suffisamment édifié par l'expertise et la tierce-expertise, a pu, sans violer l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807, ordonner une contre-expertise (C. d'Et.), 245.

Expropriation pour cause d'utilité publique :

(1) Décret. — Vices de formes. — Recevabilité du recours. — Délai. — Publication. — Jugement passé en force de chose jugée. — Intervention. — Dépens. — (Sieur Garret contre commune de Marchenoir.)— Un propriétaire n'est pas encore recevable à déférer au Conseil d'Etat un décret déclaratif d'utilité publique, après qu'un jugement passé en force de chose jugée a prononcé l'expropriation. — Le délai du pourvoi au Conseil d'Etat contre ce même décret court-il du jour de sa publication ? — Non résolu, mais voir les arrêts cités en note.— Est recevable l'intervention d'une commune dans une instance tendant à faire annuler le décret qui a déclaré d'utilité publique l'agrandissement d'une maison d'école. — La commune intervenante dans cette instance ne peut obtenir des dépens contre le demandeur dont la requête est rejetée.— En vertu de l'article 38 de la loi du 3 mai 1841, elle a été dispensée de payer les frais de timbre et les frais d'enregistrement, seuls dépens qu'elle eût à exposer en matière d'excès de pouvoirs. Décret du 2 novembre 1864 (C. d'Et.), 358.

(2) Chemin privé.— Propriétaires non indiqués sur le plan cadastral. — Formalités de publicité.—Délai imparti aux intéressés. — Déchéance. — (Sieur Sardou et consorts.) — La déchéance prononcée par l'article 21, § 2, de la loi du 3 mai 1841 s'applique à tous les intéres-

EXPROPRIATION pour cause d'utilité publique (*suite*) :
ses autres que ceux qui doivent être indiqués par le propriétaire inscrit sur la matrice des rôles (C. de cass.), 93.
(3) Citation. — Heure de la réunion du jury. — Défaut d'indication précise sur la citation notifiée à l'exproprié. — Nullité. — (Sieur Comtet). — L'expropriant est tenu de mettre l'exproprié en demeure de se présenter en temps utile devant le jury chargé de régler les indemnités (C. de cass.), 97.
(4) Lavoir. — Désignation du jury. — Loi du 3 mai 1841. — (Sieurs Borda.) — Lorsque l'expropriation pour cause d'utilité publique est poursuivie pour l'établissement d'un lavoir, le jury spécial chargé de régler l'indemnité doit être désigné, conformément à l'article 30 de la loi du 3 mai 1841, par la Cour d'appel ou le tribunal du chef-lieu judiciaire, et non par le jugement du tribunal d'arrondissement qui prononce l'expropriation (C. de cass.), 564.
(5) Pourvoi formé par un mandataire. — Ratification. — Validité. — § 1er. — Jury. — Composition. — Serment. — Juré excusé. — Remplacement contraire à la loi. — § 2. — Irrégularité dans la constitution du jury. — Silence et comparution des parties. — (Sieur Samazeuilh.) — Le pourvoi en cassation est valablement formé par un mandataire verbal, ou par un tiers se portant fort dont le fait est ratifié par le demandeur en cassation. — § 1er. Le jury d'expropriation constitué par la présence des douze jurés est acquis aux parties. Il doit fonctionner sans modification tant que les jurés restent au nombre de neuf. — § 2. Le vice de la composition du jury n'est pas couvert par le silence ou la comparution des parties (C. de cass.), 580.
(6) I. Pourvoi. — Décision du jury seule visée. — Vice propre à l'ordonnance du magistrat directeur. — Recevabilité. — II. Tableau des offres et demandes. — Mise sous les yeux du jury. — Procès-verbal. — Mention erronée indifférente. — (Epoux Daurel.) — I. Quand même le pourvoi formé en matière d'expropriation publique ne viserait expressément que la décision du jury, néanmoins il s'étend à l'ordonnance du magistrat directeur, si la déclaration du pourvoi relève un vice exclusivement propre à cette ordonnance. — En conséquence, si ce vice est reconnu existant, l'ordonnance doit être cassée et les parties renvoyées devant un autre magistrat directeur, sans que la décision du jury soit atteinte. — II. La mention par laquelle un procès-verbal constate que le magistrat directeur a placé sous les yeux du jury le tableau des offres et demandes n'est point contredite par cette circonstance que, dans son ordonnance d'envoi en possession, le même magistrat directeur a considéré par erreur les indemnitaires comme n'ayant notifié aucune demande (C. de cass.), 582.
(7) Liste du jury. — Maximum dépassé. — Choix fait par la Cour. — Nullité d'ordre public. — (Sieur Pierre-François Marquès.) — Le jury désigné par l'autorité judiciaire n'est pas valablement composé lorsqu'il a été choisi sur une liste comprenant un nombre de noms supérieur au maximum fixé par la loi. — Cette nullité, touchant à la constitution des juridictions, est d'ordre public et ne peut être couverte ni par les actes ni par le silence des parties devant le jury (C. de cass.), 1097.
(8) Chemins vicinaux. — Jury. — Composition illégale. — Nullité. — (Sieur Caumon.) — Est nulle la décision rendue par un jury qui n'a pas été composé conformément aux prescriptions de la loi, spécialement lorsque le magistrat directeur, en réduisant le nombre des jurés à quatre, ne s'est pas borné à retrancher les derniers noms inscrits sur la liste, et a écarté, au contraire, un des quatre premiers inscrits, bien que le juré ainsi éliminé n'ait été ni absent, ni récusé, ni mentionné sur le procès-verbal comme légalement

empêché (Cour de cassation), 1107.
(9) Agrandissement d'un cimetière. — Désignation du jury. — Tribunal de première instance. — Excès de pouvoirs. — (Sieurs Auclair et autres.) — Le tribunal de première instance chargé de prononcer l'expropriation pour cause d'utilité publique et de désigner le magistrat directeur du jury, n'a le droit de désigner en outre les membres du jury que quand l'expropriation est requise pour ouverture ou redressement des chemins vicinaux, par application de la loi du 21 mai 1836. En toute autre hypothèse, et notamment en matière d'expropriation pour agrandissement d'un cimetière, il commet un excès de pouvoir s'il désigne les membres du jury; aux termes de la loi du 3 mai 1841, c'est à la cour ou au tribunal du chef-lieu de département qu'il appartient de faire cette désignation (C. de cass.), 1109.
(10) Jury. — Serment préalable non prêté. — Décision. — Nullité. — (Compagnie des Dombes et des chemins de fer du Sud-Est.) — La décision rendue par le jury d'expropriation est nulle, si les jurés ont commencé leurs opérations avant d'avoir prêté le serment prescrit par l'article 36 de la loi du 3 mai 1841 (C. de cass.), 1110.
(11) Chemins vicinaux. — Délibération du jury. — Présence nécessaire du magistrat directeur. — Voix délibérative. — Jurés. — Serment non prêté. — Nullité. — (Sieurs Gardes.) — En matière d'expropriation pour ouverture ou redressement des chemins vicinaux, le magistrat chargé de présider le jury doit assister à la délibération de celui-ci; il a voix délibérative s'il n'y a point de majorité. — Les jurés appelés à statuer en cette matière spéciale doivent prêter le serment prescrit par l'article 36 de la loi du 3 mai 1841 (C. de cass.), 1112.
(12) Jury. — Indemnité. — Dommages futurs et incertains. — Cassation. — (Héritiers Triadou). — Le jury en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, ne peut accorder d'indemnité que pour les dommages certains et actuels, et non pour des dommages futurs et incertains, qui ne seraient pas une conséquence directe de l'expropriation; par exemple pour ceux qui pourraient résulter de l'exécution de travaux projetés (C. de cass.), 278.
(13) Jury. — Appréciation d'un dommage éventuel. — Nullité. — (Sieur Magne.) — Le jury d'expropriation n'a pas mission d'apprécier d'autres dommages que ceux qui sont une suite directe de l'expropriation. — Spécialement, alors qu'un moulin n'est pas atteint par l'expropriation, le jury ne peut allouer une indemnité fondée sur la suppression d'un passage qui conduit de ce moulin à un hameau voisin (C. de cass.), 678.
(14) Fabrique d'allumettes chimiques. — Indemnités. — Questions distinctes. — Décision unique. — Excès de pouvoir. — Nullité. — (Sieur Choisy.) — Est nulle comme entachée d'excès de pouvoir, la décision du jury qui, mis en demeure de déterminer séparément l'indemnité éventuelle due pour la résiliation du bail, et pour l'expropriation de l'immeuble, statue par la fixation d'une indemnité définitive et unique (C. de cass.), 1114.
(15) Réquisition d'acquisition totale. — Offres supplémentaires nécessaires. — Délais. — (Sieurs Cabley contre sieur Delloye-Tiberghien). — Lorsque l'exproprié requiert l'acquisition totale de l'immeuble atteint par une expropriation partielle les offres originaires faites en vue de cette dépossession partielle, ne suffisent plus. L'expropriant doit signifier de nouvelles offres, de manière à laisser intact un délai de quinze jours entre celui de la notification des offres et celui de la réunion du jury (C. de cass.), 573.
(16) Expropriation partielle. — Réquisition d'expropriation totale. — Défaut d'offre, de demande et de conclusions. — Impossibilité pour jury de statuer. — (Epoux Espagnac.) — Vainement l'exproprié aurait-il requis l'achat total d'une propriété partiellement atteinte, s'il n'y a ni offre, ni demande, ni conclusions

EXPROPRIATION pour cause d'utilité publique (*suite*) :
prises pour faire soumettre au jury la question d'indemnité naissant de cette réquisition, le jury ne peut être appelé à y statuer, même éventuellement (C. de cass.), 1098.
(17) Indemnité hypothétique et distincte des divers chefs d'indemnité contestés. — (Sieurs Coignet père et fils.) — Lorsque l'Etat conteste le droit du propriétaire qu'il exproprie, il y a lieu par le jury de fixer une indemnité distincte pour chacun des chefs d'indemnité dont le principe est contesté, surtout lorsque les parties elles-mêmes le demandent (C. de cass.), 1103.
EXPROPRIATION de terrains pour l'établissement d'un port sec à Laubadère (Hautes-Pyrénées), 894. — A Castres, 954.
EXTRACTION de matériaux :
(1) Arrêté du préfet autorisant l'occupation. — (Sieur Denise contre sieur Tardiff.) — Désignation erronée des parcelles. — Interprétation. — Action en dommages-intérêts contre l'entrepreneur. — Compétence. — Un arrêté préfectoral autorisant l'occupation de terrains pour extraction de matériaux a désigné sous des numéros erronés les parcelles cadastrales à occuper; par suite, une action en dommages-intérêts a été introduite devant le tribunal contre l'entrepreneur par le propriétaire; un second arrêté du préfet a rectifié la désignation faite par son précédent arrêté; l'autorité judiciaire est incompétente soit pour interpréter le premier arrêté, soit pour apprécier la régularité du second (C. d'Et.), 1065.
(2) (Compagnie des chemins de fer du Midi contre sieurs de Monda et autres.) — Décret du 8 février 1868, article 8. — Evaluation partielle de l'indemnité, sens de ces mots. — Carrière mise antérieurement en exploitation par la même compagnie de chemin de fer. — Remise au propriétaire qui n'a pas exploité. — L'indemnité, pour une occupation de terrains qui doit se prolonger pendant plusieurs années, doit être réglée à la fin de chaque campagne et comprendre la réparation totale des dommages causés qui peuvent être appréciés dès ce moment, et ne doit pas simplement consister dans un dédommagement pour privation de jouissance (art. 8 du décret du 8 février 1868). — On doit considérer comme carrière en exploitation, dans le sens de l'article 55 de la loi du 16 septembre 1807, un terrain qui a été une première fois occupé par une compagnie de chemin de fer et dont il a été extrait du ballast, et que la même compagnie est ensuite autorisée à occuper de nouveau, bien que le propriétaire remis en possession dans l'intervalle, sans changer d'ailleurs la destination du terrain, ne l'ait pas lui-même exploité comme carrière (C. d'Et.), 1055.
(3) Carrière en exploitation. — Valeur des matériaux extraits. — Dépens. — Frais d'expertise. — (Sieur Manessier contre ville de Saint-Malo.) — Décidé que le terrain fouillé devait être considéré comme carrière en exploitation : il s'agissait d'une parcelle située à quelques mètres seulement d'autres terrains sur lesquels les requérants avaient déjà ouvert une exploitation. — En conséquence, il y a lieu d'allouer une indemnité calculée sur la valeur des matériaux extraits et non sur la dépréciation du terrain (C. d'Et.), 1068.

F

FAYS-BILLOT (commune de), 15.
FERRAND, 679.
FIRINO, 542.
FLAMENT, 154.
FLORENSAC. Travaux de défense contre les inondations de l'Hérault, 705.
FONCTIONNAIRE PUBLIC. Décret du 19 septembre 1870. — Abrogation de l'article 75 de la constitution de l'an VIII. — Effet rétroactif. — (Sieur Flament.) — Le décret du 19 septembre 1870, qui abroge l'article 75 de la Constitution de l'an VIII, est applicable aux faits antérieurs à sa promulgation. — En conséquence, lorsqu'une sentence rendue avant ce décret avait déclaré l'action intentée

contre un fonctionnaire non recevable, quant à présent, pour défaut d'autorisation préalable du Conseil d'Etat, le tribunal saisi de l'appel de cette sentence, postérieurement à la promulgation du décret, doit rejeter la fin de non-recevoir accueillie par le premier juge (C. d'Et.), 154.
FONDS de concours. Ouverture de crédits :
— Bordeaux (chambre de commerce), 777, 995.
— Constantine (département de), 840.
— Dunkerque (ville de), 875.
— Havre (chambre de commerce), 84, 774, 978, 995.
— Loire-Inférieure (département de la), 1002.
— Marseille (chambre de commerce), 777.
— Midi (compagnie des chemins de fer), 85, 86.
— Nord (compagnie du chemin de fer), 107, 953.
— Syndicat du canal de l'Est, 774, 849, 953, 969, 1003.
— Vichy (entretien des routes thermales, du nouveau parc et de la prise d'eau), 783, 994.
— des départements, des communes et des particuliers pour l'exécution de divers travaux publics, 758, 951, 983.
FORME de radoub de Rochefort, 779.
FOSSAT, 576.
FOUCAUX, 1087.
FOURQUET, 570.

G

GARANTIE. — Jugement signifié au garanti et non au garant. — Droit d'appel du garant. — Délais. — (Sieurs Laumonnier et fils.) — Le demandeur principal, qui a obtenu gain de cause en première instance et qui a fait signifier le jugement au garanti, doit, en outre, le signifier au garant pour faire courir contre celui-ci, à son égard, les délais de l'appel. — A défaut de cette signification, le garant peut interjeter appel contre le demandeur principal, bien que le garanti n'ait pas lui-même appelé du jugement dans les deux mois de la signification qui lui en a été faite (C. de cass.), 23.
GARD (département du), 420.
GARDES, 1112.
GARDES-MINES, 281, 282.
GARE d'eau de Vaise. Etablissement d'une rampe pour le tirage des bois, 1344.
GARES. *Voir* Chemins de fer.
GARONNE. Mise en adjudication d'un service de touage.
— Construction d'un pont en maçonnerie à Port-Haut, 840.
GARRET, 358.
GARY et COMBES, 368.
GATELLIER, 441
GAZ (compagnie du), 410.
GEOFFROY-CHATEAU et dame CHAUCHAT, 1004.
GIROUDON, 506.
GOBY et LAVELLE, 1099.
GODEFROY, POULIN et BAILLY, 435.
GONFREVILLE (maire de), 234.
GRANDMAISON (de), 460.
GRANET (dame veuve), 1095.
GRATALOUP, 156.
GRAUX, 1008.
GRAVELINES. Avance à l'État pour la restauration du port (L.), 1183.
GRIL de carénage de Brest, 1364.
GRUE fixe (établissement d'une) aux Sables-d'Olonne, 1298.
GUILLEMIN, 584.

H

HALAGE (établissement d'un service de) par chevaux sur les voies navigables qui mettent en communication Paris avec le nord de la France et la Belgique, 946.
— (service de) sur le canal de Bourgogne. Prorogation du délai de mise en activité, 1344.
HAUTE-SAÔNE (département de la). Etablissement d'un chemin de fer d'intérêt local (D.), 1235.
HAVRE (ville du), contre la compagnie des eaux, 1091.
HAVRE (le). Reconstruction et transformation de ponts, 738.
— (Avant-port). Fonds de concours, 84, 774, 978, 995.
— Etablissement de nouvelles lignes de tramways, 1348.
HÉRAULT. Travaux de défense de la ville de Florensac, 705.

HERSANT, 29.
HESPEL (d') et autres, 526.
HEURLIER, 1042.
HINSLING, 157.
HOUDEMARRE (d'), 451.
HUMMEL, 27.
Hyères (d') ville, 252.

I

— Ille-et-Vilaine (département de), 509.
IMER (frères), Roquer, Julian et autres, 463.
Impôts extraordinaires :
— Lois autorisant à s'imposer extraordinairement les départements et villes dont les noms suivent :
— Département de l'Aisne, 219.
— de l'Aude, 326.
— Besançon (ville de), 306.
— Département des Bouches-du-Rhône, 327.
— de la Charente-Inférieure, 191, 327.
— d'Eure-et-Loir, 305.
— des Landes, 328.
— du Loiret, 303.
— de la Lozère, 306.
— de Maine-et-Loire, 192.
— de la Manche, 304.
Inondations (réparation des dommages causés aux travaux publics et aux chemins vicinaux par les), 325, 327.
Irrigation (règlement pour l') des prairies des bords du Vallan (Yonne), 792.
Isère. Construction d'un pont suspendu à péage à la Buissière, 662.
Iton (syndicat de l'), 599.

J

JACQUET, 477.
JALLA, 513.
JARRIAU (veuve), 614.
JOHANNESEN et Alibert, 1077.
Joignes (la). Répartition de ses eaux entre l'agriculture et l'industrie, 703.
Jonvelle (commune de), 540.
JULIAN, Roquer, Imer frères et autres, 463.
JUTGÉ, 562.

L

LABBÉ, 35, 458.
LABURTHE (héritiers), 519.
LADOUCEUR, 9.
La Ferté-sous-Jouarre (ville de), 410.
LAFOSSE, 37.
LAMBERT, 346.
Landes (préfet du département des), 673.
LANGLADE, conflit de Tarn-et-Garonne, 265.
LAPRÈGUE, 472.
LAUGIER, 1061.
LAUMONNIER et fils, 25.
LAVELLE et Goby, 1099.
LAVIEILLE, 561.
LEBATTEUX, 26.
LECARPENTIER, 602.
LECOMTE, 574.
LEGLOS et Moret, 551.
LEGRAND, 343.
LEMAIRE et Deligne (dames), 550.
LE MOAN, 617.
LEPALLEC (dame), épouse du sieur Lepinée, 555.
LEPINÉE (dame), 555.
LEPOISSONNIER et dame veuve Poulain, 511.
Leyre (rivière de). Construction d'un pont métallique à Belin, 1256.
LHERME, 553.
Lille. Établissement de deux nouvelles lignes de tramways, 790.
Limite d'âge. Un magistrat qui a atteint la limite d'âge est apte à continuer à remplir ses fonctions jusqu'à la prestation du serment et à l'installation de son successeur (C. de cass.), 1119.
Loire (département de la), 531.
Lorient (balisage de la rade de), 1297.
LOISELOT, 13.
Lot. Construction d'un pont suspendu à péage, à Douelle, 699.
LOYAU, 592.

M

Machine à mâter, de Brest, 1364.
MAGNE, 678.
Maîtres de port, 283.
MANESSIER, 1068.

MARAIS (desséchement de) :
(1) Syndicat d'entretien. — Haute Deule. — (Syndicat d'entretien des travaux de desséchement des marais de la haute Deule contre dame veuve Pitoux, sieurs Preux et consorts.) — Périmètre primitif régulièrement établi. — Périmètre supplémentaire. — Propriétaires intéressés pouvant y être compris. — Taxes d'entretien imposées à la fois pour plusieurs années. — Délai pour réclamer. — Les taxes d'entretien d'un desséchement de marais sont dues seulement par les propriétaires dont les terrains ont été compris dans le périmètre primitif, qui ont payé des indemnités de plus-value et ont dès lors intérêt à l'entretien des travaux. — Loi du 16 septembre 1807. — Décharge accordée des frais d'entretien du périmètre supplémentaire. — Les réclamations doivent être présentées dans les trois mois de la publication des rôles, sans distinguer si le réclamant conteste ou non la légalité même des taxes. — (Assimilation aux contributions directes.) — Aucune disposition du décret constitutif du syndicat n'exigeant que les taxes à percevoir soient divisées par année, — décidé que les taxes relatives à l'entretien de plusieurs années ont pu être imposées en totalité sur ceux qui étaient propriétaires des terrains au moment de la publication des rôles (C. d'Et.), 522.
(2)—(desséchement de).—Haute Deule. Taxes de plus-value. — (Société de desséchement de la vallée de la haute Deule.) — Périmètre primitif, établi conformément au décret de concession et avec toutes formalités exigées par la loi du 16 septembre 1807. — Périmètre supplémentaire adjoint sur simple autorisation du préfet : nécessité d'un décret : illégalité : décharge des taxes de plus-value accordée aux propriétaires compris dans ce dernier périmètre. — 1re, 2e, 3e et 4e espèce. — Réclamant non propriétaire des parcelles portées en son nom au cadastre et pour lesquelles il a été imposé. — Décharge des indemnités de plus-value. — Loi du 16 septembre 1807, article 9. — 1re espèce. — Les intérêts des indemnités de plus-value ne sont pas dus de plein droit à partir du même jour que les indemnités, c'est-à-dire du jour de la réception définitive des travaux. — Loi du 16 septembre 1807. — 1re et 2e espèce. — Propriétaires soutenant qu'ils n'ont pas profité des travaux de desséchement. — Les frais de la vérification supplémentaire, ordonnée sur ce point, sont mis à la charge de ceux des propriétaires qui ont succombé dans leur prétention. — 3e espèce. — Recevabilité de réclamations formées dans les trois mois de la publication des rôles. — 1re, 3e et 4e espèce, 525.
MARCET, 608.
MARCHANDISES dangereuses (transport par eau des), 981.
MARCHENOIR (commune de), 358.
MARCHESSEAU, 563.
MARCORIGNAN. Agrandissement de la station, 1322.
MARQUÈS, 1097.
MARTINET, 1084.
MARSEILLE (ville de), 361, 423.
— (Amélioration du port). Fonds de concours, 777.
— Travaux divers d'amélioration du port, 969.
MASSY (dame) et DELIGNAT-LAVAUD, 380.
MAYENNE (basse). Achèvement d'écluses, 189.
MAYOUX, 482.
MEAUX (Société des eaux), 391.
MÉHOUAS (dame), 509.
MENNESSON et Cie, 274.
MESSAGERIES maritimes. Approbation d'une convention passée avec l'Etat (L.), 1135.
MEYER et SCHANENBERG, 87.
MIANDRE et MONTAGNY, 383.
MICHAELIS et autres, 463.
MIGNOT et consorts, 597.
MILHAU et ALAUX, 467.
MINISTRE de l'intérieur, 397, 405, 671.
— des finances, 1038.
— des travaux publics, 234, 244, 245, 254, 339, 394, 435, 517, 551, 1014.

MINISTRE (*suite*) :
— des travaux publics (nomination de M. Caillaux), 790.
MODESTE-MAY et Cie des DOMBES, 567.
MONDA (de) et autres, 1055.
MONNIER, 474.
MONTAGNY et MIANDRE, 383.
MONTARGIS (ville de), 1025.
MONTAUVILLE (commune de), 576
MONTLUÇON (ville de), 1012.
MONTPERNEY et NOEL, 272.
MOREAU, 456.
MOREL, 1047.
MOREL et Cie, 404.
MORELIÈRE et ANDRÉ, 566.
MORELLI, 600.
MORET et LEGLOS, 531.
MOUREN (dame) et CHABERT (demoiselle), 423.
MOUX. Agrandissement de la station, 1347.

N

NANCY. Agrandissement de la gare, 1260.
NAVIGATION (service de). *Voir* Messageries maritimes, 1135.
NEUFFOSSÉ (Amélioration du canal de), 217.
NEIGE. *Voir* Plantations.
NICE. Établissements de tramways, 1356.
NISSAN. Agrandissement de la station, 1297.
NITROGLYCÉRINE. *Voir* Poudre-dynamite, 187.
NIZEROLLE, 589.
NOEL, 245.
NOEL et MONTPERNEY, 272.
NORD (département du). Établissement d'un chemin de fer d'intérêt local, 744, 1281.

O

ODET (délimitation de la mer à l'embouchure de l'), 810.
OFFICIERS de port, 285.
OISE (département de l'). Établissement de chemins de fer d'intérêt local (D.), 1217.
ORLÉANS. Agrandissement de la gare, 788.
ORAN (département d'). Établissement d'un chemin de fer d'intérêt local, 705.
OSSELLE (commune d'), 1073.

P

PARIS (ville de), 343, 348, 353, 364, 371, 462, 477, 506, 508, 542, 1059.
PAS-DE-CALAIS (département du). Établissement d'un chemin de fer d'intérêt local, 725.
PASSAGE d'eau de l'Herbinage (canal de Nantes à Brest). Tarif. 742.
PÊCHE FLUVIALE :
— Nouvelle réglementation. Adjudication. — Nouveau modèle d'adjudication, 41, 56.
PÊCHE :
— Désignation des parties des fleuves, rivières et canaux navigables et flottables réservées pour la reproduction du poisson, 111.
— Modification des parties réservées, dans le département des Landes, 980.
— Voirie (grande). — Rivières navigables. — Adjudication du droit de pêche dans la traversée de Paris. — Réquisition pendant le siége. — Pêche rendue libre. Dommage. — Demande d'indemnité. — Compétence. — (Sieur Duval.) — Ce n'est pas à l'autorité administrative qu'il appartient de statuer sur une contestation entre l'Etat et un adjudicataire du droit de pêche sur une rivière navigable, dans le cas où ce dernier réclame une indemnité pour le préjudice résultant d'une réquisition temporaire faite par l'administration à la suite de circonstances de guerre (siége de Paris) et de la liberté absolue de la pêche fluviale qui a été concédée. — (Aux termes de l'art. 4 de la loi du 15 avril 1829, les contestations entre l'administration et les adjudicataires de droits de pêche, relatives à l'exécution des conditions des baux et adjudications, doivent être portées devant les tribunaux), 402.
PEIGNÉ (veuve), 616.

PERSONNEL :

I. — Ingénieurs.

1° Nominations, 99, 179, 286, 487, 955, 1261, 1384.
2° Promotions, 179, 488, 625, 956.
3° Décorations, 178, 285, 955, 1261.
4° Services détachés, 286, 683, 814, 957, 1262.
5° Congés, 75, 99, 179, 286, 488, 625, 683, 814, 1262, 1385.
6° Disponibilité, 179, 488, 625, 958.
7° Retraites, 179, 625, 683, 815, 958, 1262, 1385.
8° Décès, 99, 286, 488, 626, 815, 958, 1263, 1385.
9° Décisions diverses, 75, 100, 179, 286, 488, 626, 684, 815, 958, 1263, 1385.

II. — Conducteurs.

1° Nominations, 79, 103, 183, 295, 495, 636, 691, 817, 963, 1130, 1269, 1388.
2° Avancements de classe, 104, 296, 495, 638, 818.
3° Services détachés, 80, 104, 297, 495, 638, 692, 830, 964, 1131, 1270, 1388.
4° Congés, 81, 104, 183, 297, 496, 638, 692, 830, 964, 1131, 1270, 1389.
5° Disponibilité, 104, 297.
6° Démissions, 104, 297, 692, 964, 1270, 1389.
7° Retraits d'emplois, 81, 496.
8° Révocations, 638.
9° Retraites, 81, 104, 184, 298, 496, 638, 693, 830, 965, 1131, 1271, 1389.
10° Décès, 81, 104, 185, 298, 497, 639, 693, 831, 961, 1131, 1271.
11° Décisions diverses, 82, 104, 185, 298, 497, 639, 693, 831, 965, 1132, 1271, 1390.

PERRIN, 671.
PETIT (Dominique), 1124.
PÉZENAS. Agrandissement de la station, 739.
PICHARD (demoiselle), 1082.
PIGANEAU et fils, 594.
PINSARD, 568.
PISANI, 1108.
PITOUX (dame), PREUX et consorts, 522.
PHARE (construction d'un) dans l'île aux Moutons (Finistère), 1321.
PHILIPPEVILLE. Avance faite à l'État pour l'achèvement du port (L.), 1190.
PLANTATIONS (Établissement de) contre l'accumulation des neiges dans la tranchée de Montredon, 657.
POIGET père et fils, 1119.
POISSON. Désignation des parties des fleuves, rivières, etc. navigables et flottables réservées pour sa reproduction, 111.
PONTS. Construction de ponts :
(1) — en maçonnerie : sur le Brivet, à Ponchâteau, 1278 ; — sur la Garonne, à Port-Haut, 840 ; — sur le Taurion, 807; — sur la Vienne, 895 ; — sur la Charente, à Sainte, 661.
(2) — métallique : sur la Leyre, 1256.
(3) — suspendus : sur l'Isère, 663 ; — sur le Lot, 699.
(4) Reconstruction et transformation des ponts, au port du Havre, 738.
(5) Rachat de concessions de ponts dans le département de la Charente, 879.
PORT-EN-BESSIN. Construction d'un bassin intérieur d'échouage, 742.
PORT SEC (expropriation pour l'établissement d'un), à Laubadère (Hautes-Pyrénées), 894 ; — à Castres (Tarn), 954.
PORTS. Rouen. Thourotte, travaux d'agrandissement, 1257.

PORTS DE MER :

1° Fonds de concours.

(1) Calais (travaux d'amélioration du port de), avance à l'Etat d'une somme de 15 millions de francs (L.), 1185.
(2) Dunkerque et Gravelines (restauration des ports de), avance à l'Etat d'une somme de 5.900.000 fr. (L.), 1183.
(3) Philippeville (achèvement du port de), avance à l'Etat d'une somme de 2 millions de francs, 1190.

PORTS DE MER (*suite*) :

2° Travaux divers.

(1) Bordeaux. Mise en adjudication du service d'amarrage des navires, 939.
(2) Boulogne. Autorisation accordée à la chambre de commerce de construire et d'exploiter un bâtiment destiné à la réception des voyageurs et à la visite des marchandises en provenance ou à destination de l'Angleterre (D.), 107.—Achèvement et construction de quais (D.), 1255.
(3) Brest. Établissement de grils de carénage, machines à mâter et grues, 1364.
(4) Dunkerque. Établissement d'une cale de halage, 762.
(5) Le Havre. Reconstruction et transformation de ponts, 738.
(6) Marseille. Travaux divers d'amélioration, 969.
(7) Port-en-Bessin. Construction d'un bassin intérieur d'échouage, 742.
(8) Rochefort. Restauration et amélioration de la forme de radoub, 779.
(9) Sables-d'Olonne (les). Établisse- d'une grue fixe, 1298. — Restauration de la grande écluse des chasses et reconstruction d'un quai, 739.
(10) Saint-Malo. Travaux d'amélioration du port et du chenal d'accès, 743.

POTERLET, 554.
POUCHAIN, 162.
POUDRE de mine. Fixation des prix de vente, 990.
POUDRE DYNAMITE. *Voir* Dynamite.
POULAIN (dame) et LEPOISSONNIER, 511.
POULIN, BAILLY et GODEFROY, 435.
PRÉFET des Landes, 673.
PRESCRIPTION. Action. — Voiturier.— Perte de marchandises.— Réclamation verbale. — Interruption à tort admise. — (Sieur Poterlet.) — Une réclamation purement verbale, restée sans effet de la part du créancier, n'a pas pour effet d'interrompre la prescription de six mois qui, aux termes de l'article 180 du Code de commerce, court au profit du voiturier à partir du jour où le transport aurait dû être effectué (C. de case.), 554.
PREUX, dame PITOUX et consorts, 522.

PROCÉDURE :

(1) Cassation.—Pourvoi formé au nom d'une compagnie de chemin de fer. — Directeur de l'exploitation. — Recevabilité. — Expropriation pour cause d'utilité publique. — Liste du jury.— Maximum dépassé. — Choix de l'autorité judiciaire — Nullité. — (Dame veuve Granet.)— Est recevable le pourvoi en cassation formé, au nom d'une compagnie de chemin de fer, par le directeur de l'exploitation, régulièrement substitué aux pouvoirs du directeur général.—Lorsque la liste du jury dressée par le conseil général comprend un nombre de noms supérieur au maximum fixé par la loi, les choix faits par l'autorité judiciaire sur cette liste sont irréguliers.— La nullité qui en résulte, touchant à la constitution des juridictions, est substantielle et d'ordre public, et ne peut être couverte par les actes et le silence des parties devant le jury (C. de cass.), 1095.
(2) Cassation. — Pourvoi recevable.— Acquiescement tacite invoqué. — Fin de non-recevoir inadmissible.— Prescription. — Suspension pendant la durée de la guerre. — Loi du 26 mai 1871.— Délais expirés. — Exception rejetée.— Nullité — (Sieurs Robert et Bouvet.) — Si l'acquiescement tacite à un jugement peut résulter du payement, par la partie condamnée, du montant des condamnations prononcées par le dit jugement, il faut néanmoins : 1° que ce payement émane de la partie elle-même ou d'un mandataire ayant pouvoir d'acquiescer ; 2° qu'il n'ait pas été précédé d'un commandement tendant à saisie-exécution. — En présence de la loi du 26 mai 1871, qui a rétabli le cours des prescriptions suspendues pendant la guerre, les événements de cette guerre n'ont pu suspendre la prescription de six mois, établie par l'article 108 du Code de commerce,

au delà du 11 juin 1871 ; ou, du moins, cette suspension prolongée devrait être justifiée par la constatation de faits particuliers (C. de cass.), 557.
(3) Cassation.— Pourvoi. — Déclaration.—Mandat.—Syndic d'une corporation.— Non recevabilité.—Voitures.— Arrêté préfectoral.—Tarif. Obligation de transporter les voyageurs. — Arrêté préfectoral. — Illégalité. — (Sieur Jean Sylva.) — Le pourvoi en cassation formé par un syndic d'une corporation de caléchiers ou loueurs de voitures, tant en son nom personnel qu'au nom des autres membres de la corporation, est non recevable en ce qui concerne ces derniers. — Est illégale comme pris en dehors des attributions du préfet et en violation du principe de la liberté de l'industrie, l'arrêté préfectoral qui prescrit aux loueurs de voitures de place de transporter les voyageurs à toute réquisition et suivant un prix administrativement réglé dans un certain nombre de communes désignées par l'arrêté (C. de cass.), 603.
PUYOO, 244.

Q

QUAIS :
(1) — (reconstruction de), au port des Sables, 739.
(2) — (achèvement des), à Boulogne, 1255.

R

RADE de Lorient (balisage de la), 1297.
RAILS en acier (autorisation accordée à la compagnie de l'Ouest d'employer des) du poids de 30 kilogr., 918.
RANÇON. Dérivation des eaux, 1302.
RÉ (île de). Travaux d'amélioration de chenaux, 738.
RECENSEMENT de la circulation sur les routes, 38, 40.
RENAUD, 564.

RESPONSABILITÉ :
(1) Commune. — Église. — Architecte. — Entrepreneur. — Résiliation. —Dépenses non approuvées. — Malfaçons.—Expertise.— Etablissement du décompte.— Frais d'expertise.— Dépens. — (Sieur Bossan et commune d'Echallon contre sieurs Miandre et Montagny.) —Contestation entre une commune, les entrepreneurs et l'architecte, au sujet de la part de responsabilité imputable à chacun dans l'excédant des dépenses, les désordres survenus dans les constructions et les malfaçons. — Détermination, après expertise ordonnée par le Conseil d'Etat, des ouvrages devant rester au compte des entrepreneurs ou de l'architecte et des dépens et frais que la commune doit supporter (C. d'Et.), 383.
(2) Commune. — Entrepreneur et architecte. —Restauration d'église. — Mise en régie,—Malfaçons non constatées.— Absence d'inventaire des matériaux et du matériel. — (Commune de Saint-Ciers Lalande contre sieurs Milhau et Alaux.)—Lorsqu'un maire a prononcé la mise en régie de travaux communaux (dans l'espèce, travaux de restauration d'église), conformément aux dispositions du cahier des charges de l'entreprise, mais sans avoir fait constater les malfaçons reprochées à l'entrepreneur et sans avoir dressé aucun inventaire des matériaux et du matériel laissés sur les chantiers, il n'y a pas lieu de mettre à la charge de l'entrepreneur un supplément de prix pour les travaux qu'il n'a pu discuter, et pour la réparation des malfaçons prétendues, et la commune doit tenir compte à l'entrepreneur du prix des matériaux qu'elle a utilisés et de la valeur du matériel qu'elle a laissé dépérir après en avoir fait usage (C. d'Et.), 467.
(3) Entrepreneur et architecte.— Commune.— Construction de mairie. — Dépenses supplémentaires. — Ouvrages nouveaux demandés par le conseil municipal. — Modifications non autorisées et non nécessaires.— Ordres de l'architecte. — (Commune de Souvigné.) — Architecte déclaré partiellement responsable de dépenses supplémentaires (résultant

RESPONSABILITÉ (*suite*) :
de modifications apportées sans nécessité au devis des travaux de construction d'une mairie, modifications non autorisées par le maire, étant d'ailleurs tenu compte dans une certaine mesure des avantages que la commune retire des travaux); — l'entrepreneur qui, d'après le cahier des charges, devait se conformer aux ordres de l'architecte, est déclaré non responsable de ces augmentations de dépenses; — les dépenses résultant de travaux supplémentaires demandés par le conseil municipal sont laissés à la charge de la commune (C. d'Et.), 469.

(4) Communes. — Entrepreneur et architecte. — Conduite d'eau, rupture.—Dommages-intérêts. — (Sieur Jalla contre commune de Viserny.)— Entrepreneur déclaré responsable de de la rupture d'une conduite d'eau à raison des malfaçons et des imprudences par lui commises : — l'architecte restant subsidiairement responsable (en cas d'insolvabilité de l'entrepreneur) jusqu'à concurrence de la moitié des frais de réparation des ouvrages, à raison du défaut de surveillance de l'entrepreneur (C. d'Et.), 513.

(5) Entrepreneur et architecte.— Commune.—Mur du cimetière.— (Sieur Amé contre sieur Vinatier et commune d'Anglards.)—Ecroulement.—Modifications du plan demandées par le maire. — Clause du marché donnant la surveillance et la direction des travaux au maire et à l'architecte. — Partage des responsabilités. — Lorsqu'un marché de travaux communaux dispose que tous les travaux auxquels donnera lieu la construction « seront exécutés sous la surveillance et la direction de l'architecte et du maire, et qu'à l'expiration du délai fixé par le traité, il sera procédé par eux à la visite et à la reconnaissance des travaux en présence de l'entrepreneur », — il n'en résulte pas que l'architecte soit déchargé de la responsabilité des malfaçons qu'il aurait pu prévenir par une surveillance plus active ; la disposition dont il s'agit ne fait que reconnaître au maire les droits qui lui sont conférés par l'article 10, § 5, de la loi du 18 juillet 1837 ; — alors même que les modifications auraient été apportées sur la demande du maire au plan primitif, l'architecte n'en est pas moins responsable des vices du plan, s'il a consenti aux modifications demandées et à dresser le nouveau devis qui était nécessaire (C. d'Et.), 537.

(6) Architecte. — Imprudence (homicide par). — Voûte. — Ecroulement. — Mort d'homme. — Plan et exécution. — Insolidité présumée et défaut de vigilance. — Constatations souveraines. — Délit personnel — Architecte ayant cessé d'être employé. — Tiers. — Imprudences ultérieures. — Conclusions de l'architecte contre les tiers. — Vice de construction. — Cause déterminante de l'accident. — Constatation de l'arrêt. — Rejet des conclusions. — Motifs suffisants. — (Sieur Dominique Petit). — C'est à bon droit qu'un arrêt met à la charge d'un architecte un délit personnel d'homicide par imprudence, lorsqu'il constate que cet architecte a conçu dans des conditions d'insolidité présumée le plan d'une voûte dont l'écroulement a amené la mort d'un ouvrier, et que le dit architecte a exécuté ce travail sans apporter à sa confection toute la vigilance nécessaire. — Ces constatations sont souveraines, et la responsabilité pénale qu'elles créent à la charge de l'architecte ne peut être détruite par la simple allégation de faits d'imprudence ultérieurs imputables à des tiers et se plaçant à une époque où le prévenu n'était plus l'architecte du propriétaire, dussent même ces faits engendrer la responsabilité de ceux-ci. — Il est suffisamment répondu à des conclusions de l'architecte, tendant à faire rejeter sur les auteurs des dernières imprudences toute la responsabilité de l'accident, par l'arrêt qui, pour rejeter ces conclusions, constate que sans le vice de construction imputable à l'architecte, l'accident n'eût pas eu lieu (C. de cass.), 1124.

RIONDEL, 1024.

RIQUET DE CARAMAN, 413.
RHÔNE (1) Travaux d'amélioration dans les départements de la Drôme et de l'Ardèche, 702.
(2). — Construction d'une digue pour l'amélioration du régime du fleuve, 1259.
(3) Construction de ports sur la rive droite, 1556.
RHÔNE (département du). Ouverture de deux routes départementales, 775.
ROAILLAN. Conversion de la halte en station, 704.
ROBELIN, 1021.
ROBERT et BOUVET, 557.
ROCCASERRA (Noël), 1126.
ROCHEFORT. Restauration et amélioration de la forme de radoub, 779.
ROHART, 1070.
ROMANS (fabrique de l'église de), 11.
ROQUER, JULIAN, IMER frères et autres, 463.
ROQUES (faillite Minet), 261.
ROSBRAS (bac de). Tarif, 740.
ROUCHAND, 91.
ROUEN (ville de), 246.
ROUEN. Avance à l'Etat d'une somme de 3 millions pour l'amélioration du port, 1186.
ROUSSEAU et ADLER, 1100.
ROUSTEAUX, BOUTIN et BRIÈRE, 1115.
ROUTES. Alignements des traverses, 74.
ROUTES (circulation sur les). Recensement, 38, 40.

ROUTES NATIONALES :

1° Construction.

— d'un embranchement annexe de la route nationale, n° 21, destiné à faciliter l'accès du sanctuaire de Notre-Dame de Lourdes, 1348.

2° Rectification.

(1) — de la route nationale, n° 92, de l'Ain, 1255.
(2) — des routes nationales, n° 164, d'Angers à Brest et n° 169, de Lorient à Roscoff, 1320.
(5) — de la route nationale, n° 66, de Bar-le-Duc à Bâle, 1339.
(4) — de la route nationale, n° 6 (Côte-d'Or, 1258.
(5) — des routes nationales, n° 161 et 169 (Finistère).
(6) — de la route nationale, n° 157, d'Ille-et-Vilaine, 1381.
(7) — de la route nationale, n° 155, d'Ille-et-Vilaine, 1304.
(8) — des routes nationales, n° 19, de Paris à Bâle et n° 83, de Lyon à Strasbourg, 1254.

ROUTES DÉPARTEMENTALES :

1° Construction.

(1) — de la route départementale, n° 115 (Loire), 1302.
(2) — d'un nouvel embranchement de la route départementale de la Mayenne, n°1, 661.
(3) — De deux routes départementales destinées à relier la vallée de la Tambouze à la gare de Saint-Victor (Rhône), 775.
(4) — de la route départementale, n° 75, de la Seine, 1380.

2° Rectification.

(1) — des routes départementales, n° 1 et n° 5, de l'Ardèche, 660, 1340.
(2) — de la route départementale, n° 3, de l'Ariége, 1280.
(3) — de la route départementale, n° 16, des Basses-Pyrénées, 1322.
(4) — de la route départementale, n° 5, de la Creuse, 1280.
(5) — de la route départementale, n° 10, du Doubs, 1306.
(6) — de la route départementale, n° 1, du Finistère, 1363.
(7) — de la route départementale, n° 25, du Gard, 1305.
(8) — de la route départementale, n°18, de la Haute-Saône, 1279.
(9) — de la route départementale du Lot, n° 13, 659.
(10) — de la route départementale, n° 2, de Lot-et-Garonne, 1303.
(11) — de la route départementale, n° 3, de la Mayenne, 1307.
(12) — de la route départementale, n° 15, de la Meuse, 1303.
(13) — de la route départementale, n° 3, du Puy-de-Dôme, 1256.
(14) — des routes départementales, n° 3 et n° 21 (Seine-Inférieure), 782, 1279.
(15) — des routes départementales,

ROUTES DEPARTEMENTALES (*suite*) :
n° 11 et n° 20, de Tarn-et-Garonne, 758, 782.
(16) — de la route départementale, n° 7, de l'Yonne, 660.
ROUXEL (succession Riquet de Caraman), 413.
ROY et C°, 540.

S

SABLES (les). Restauration de l'écluse des chasses et reconstruction de quais, 739.
— Établissement d'une grue fixe, 1298.
SAINTES. Construction d'un pont fixe sur la Charente, 661.
SAINT-BONNET (chenal de). Déclaration de navigabilité, 1538.
SAINT-CIERS-LALANDE (commune de), 467.
SAINT-ÉTIENNE. Agrandissement de la gare, 1296.
SAINT-MALO (ville de), 1068.
SAINT-MALO. Amélioration du port et du chenal d'accès, 743.
SAINT-MICHEL (commune de), 377.
SAINT-PIERRE-LE-VIEUX (syndicat de), 499.
SALINS DU MIDI (compagnie des), 239.
SAONE. Construction d'un barrage éclusé à Lyon, 1287.
— Substitution de concessionnaires pour le service du touage, 776.
SALLABERRY, 571.
SAMAZEUILH, 580.
SARDOU et consorts, 93.
SAUVIGNON, 378.
SAVIGNY, COUTURIER et autres, 610.
SAVOIE (département de la). Établissement d'un chemin de fer d'intérêt local, 897.
SCARPE supérieure (amélioration de la), 217.
SCHANENBERG et MEYER, 87.
SEINE (département de), 1070.
— Approbation d'un traité relatif à l'établissement de tramways. — Cahier des charges, 880.
SERRES 252.
SOCIÉTÉ de desséchement de la vallée de la haute Deule, 525.
— du canal de Crillon contre syndicat du dit canal, 1028.
SOCIÉTÉ du canal de jonction de la Sambre à l'Oise, 445.
— générale des phosphates, 236.
SOL et BARBE, 361.
SOULOISE. Dérivation pour l'établissement d'un canal d'arrosement, 1302.
SOUVIGNÉ (commune de), 469.
SYLVA, 603.

SYNDICAT (*Voir* Cours d'eau) :
— de Cabedan-Neuf, 675.
— du canal de Crillon, 1028.
— de la Grande-Camargue, 239.
— de Saint-Pierre-le-Vieux, 499.
SURIRAY, 1014.

T

TALON et autres, 456.
TARBÉ DE VAUXCLAIRS, 612.
TARDIF, 1065.
TARIFS :
Pont à péage sur l'Isère, 668.
— sur le Lot, 699.
— sur le Taurion, 807.
— Bac de Rosbras (Finistère), 740.
— Passage d'eau de l'Herbinage, 742.
— Bacs de Velotte et d'Avenay-sur-le-Doubs, 784.
TARN-ET-GARONNE (département de), 265.
TAURION (construction d'un pont à péage sur le), 807.
TAXES :
(1) Cours d'eau. — Travaux défensifs. — Syndicat des digues de la Camargue. — Salins du Midi. — Cessation d'exploitation. — Taxe. — Demande en décharge. — Procédure. — Conseil de préfecture. — Jour de l'audience. — Avertissement donné. — Observations orales. — Taxes assimilées aux contributions directes. — Intérêts des taxes non payées. — Dépens. — (Syndicat de la grande Camargue contre compagnie des salins du Midi.) — Demande en décharge des taxes imposées par un syndicat de travaux de défense contre les inondations (syndicat de la grande Camargue) à une compagnie qui a cessé l'exploitation du salin en raison duquel elle était inscrite sur les rôles de l'association. — Décidé que la compagnie a été déchargée à

bon droit des taxes afférentes aux dépenses ordinaires d'entretien, mais qu'elle doit être maintenue au rôle en ce qui concerne la portion des taxes représentant l'amortissement des emprunts contractés à l'origine de l'association et dont elle a profité pendant que le salin était en exploitation. — Aucune disposition de loi ou de règlement n'autorise un syndicat à réclamer d'un des membres de l'association, l'intérêt des taxes par lui dues. — Le recours d'un syndicat contre l'arrêté d'un conseil de préfecture qui a accordé décharge à l'un des membres de l'association pouvant être introduit sans frais (art. 3 de la loi du 14 floréal an XI et art. 5 de la loi du 21 avril 1832), il n'y a pas lieu de condamner aux dépens la partie qui succombe. — Lorsqu'une partie a été avertie (art. 12 décret 12 juillet 1865) du jour où son affaire serait appelée à la séance publique du conseil de préfecture, la circonstance qu'elle n'aurait pas été préalablement invitée à faire connaître si elle entend présenter des observations orales (art. 6), ne suffit pas pour entraîner l'annulation de la décision (C. d'Et.), 239.

(2) Ville de Paris. — Avenue. — Largeur exceptionnelle dans un but d'embellissement. — Limite de l'obligation des riverains. — Largeur normale. — (Ville de Paris contre sieur Coutet.) — La ville de Paris a fait ouvrir une avenue d'une largeur de 37m,80, comprenant, outre la chaussée centrale et les trottoirs, deux contre-allées sablées et plantées d'arbres : les propriétaires riverains ne peuvent pas, en pareil cas, par application des anciens règlements en vigueur, être imposés à des taxes de pavage calculées d'après la largeur totale de la voie. — (Dans l'espèce, la largeur exceptionnelle donnée à la voie n'a pas eu pour but unique l'intérêt de la circulation, mais l'embellissement de la ville et la création d'une promenade publique ; la ville ne justifie pas que la largeur de 20 mètres à laquelle le conseil de préfecture a évalué la largeur normale de la rue, soit insuffisante (C. d'Et.), 462.

(3) Ville de Paris. — Carrefour. — Avenue nouvelle. — Largeur exceptionnelle. — But d'embellissement. — (Sieur Geoffroy-Chateau et dame Chauchat.) — Maison située à l'angle d'une rue ancienne de la ville de Paris et d'une avenue nouvelle dont la largeur a été fixée à 30 mètres, dans un but d'embellissement. — Décidé que la ville ne peut, en vertu de l'ancien usage, imposer au propriétaire de la maison le pavage d'une bande de terrain de 3 mètres au delà de l'ancienne rue bordant l'immeuble et qui était déjà pavée sur une largeur de 12 mètres (C. d'Et.), 1004.

TESSEIDRE (veuve Peigné), 616.

THIBON et Dumayard, 456.

TIMOLÉON D'ORTOLI, 256.

TISSIER et Caillat, 453.

Thourotte. Travaux d'agrandissement du port, 1257.

THOUVENOT (dame), et Brice, 576.

Touage à vapeur (adjudication d'un service de) sur le canal latéral à l'Oise, 849.

— sur chaîne noyée (mise en adjudication d'un service de) sur la Garonne, 917.

— (service de) sur la Saône. Substitution de concessionnaires, 776.

— à vapeur. Canal de Caen à la mer. Substitution de concessionnaires pour l'exploitation, 866.

TOUTAIN, 1041.

Trains de bois flottés. *Voir* Approvisionnement de Paris.

Tramways (établissement de) :

(1) Communes du département d'Alger, 867.

(2) à Dunkerque, 1373.

(3) Le Havre, nouvelles lignes, 1348.

(4) Lille, nouvelles lignes, 790.

(5) Nice, 1356.

(6) — Département de la Seine. Approbation de traité, 880. Fixation du prix de transport (Louvre à Vincennes), 919.

Transport. Voir Prescription.

(1) Marchandises. — Commissionnaires successifs. — Faute imputable au premier. — Responsabilité mise à la charge du second. — Nullité. — (Sieur Grataloup.) — Le commissionnaire intermédiaire ne peut

Transport (*suite*) :
être actionné par le destinataire à raison des fautes imputables à un commissionnaire précédent qu'autant qu'il résulte des faits constatés dans la cause qu'il s'est substitué aux obligations de ce commissionnaire, et qu'il a ainsi accepté la responsabilité d'une faute qui n'est pas la sienne (C. de cass.), 156.
(2) Marchandises. — Refus de réception. — Recours de l'expéditeur contre le transporteur. — Expiration des délais de la signification de la protestation et de la demande en justice. — Nullité. — (Sieur Rouchand.) — Le refus par un destinataire de recevoir des marchandises qui lui sont adressées constitue, lorsqu'il est motivé sur l'état de la marchandise, une protestation formelle dans le sens de l'article 435 du Code de commerce, et l'action de l'expéditeur contre le transporteur n'est susceptible de recevoir aucune suite lorsque les délais de l'article 436 du même Code sont expirés (C. de cass.), 91.
(3) Voiturier. — Marchandises. — Retard. — Destinataire provisoire. — Réception de la marchandise et payement des frais de transport sans réserves. — Extinction de l'action. — Connexité. — Demande principale. — Demande en garantie. — Jugement. — Cassation pour le tout. — (Sieurs Bordet et Boston.) — L'article 105 du Code de commerce ne cesse pas d'être applicable parce que le destinataire indiqué dans la lettre de voiture ne serait qu'un destinataire provisoire, chargé de réexpédier la marchandise. — Lorsqu'il y a connexité entre la demande principale et les demandes en garantie, le jugement rendu sur les diverses demandes doit être cassé à l'égard de toutes les parties, quand bien même il aurait condamné directement le dernier appelé en garantie vis-à-vis du demandeur principal (C. de cass.), 276.
(4) Commissionnaire de transport. — Colis. — Perte. — Action en responsabilité. — Prescription. — Exception péremptoire. — Interruption inadmissible. — (Sieurs Hammel.) — La prescription de six mois, édictée par l'article 108 du Code de commerce, forme une exception péremptoire et absolue, qui ne peut être écartée que pour les causes et dans les cas déterminés par la loi. — L'interruption de cette prescription ne saurait résulter de simples inductions, notamment du seul fait que la compagnie aurait connu la perte du colis litigieux et l'aurait vainement recherché (C. de cass.), 27.
Transport par eau des marchandises dangereuses, 981.
Trèbes. Agrandissement de la gare, 1583.
TRÉHAUX, 1059.
TRIADOU (héritiers), 278.
TURCAT, 1061.

V

Vaise (gare d'eau de). Établissement d'une gare pour le tirage des bois, 1344.
Valergues. Agrandissement de la gare, 787.
Vallau. Irrigation, 792.
Vias. Agrandissement de la station, 1260.
VICAT, 1194.
VIDAL, 397, 594.
Vienne (construction d'un pont en maçonnerie sur la), 995.
VINATIER et commune d'Angeaards, 537.
VISERNY (commune de), 515.
VIVIANT (les sieurs), 585.
Voirie. Voir alignements, Canal, Cours d'eau, Chemins de fer, Pêche.

Voirie :

I. — ROUTES ET RUES

1° Alignements, travaux confortatifs, etc.

(1) Voirie. — Travaux joignant la voie publique. — Absence d'empiétement. — Refus d'ordonner la démolition. — Juste application de la loi. — (Sieur Lafosse.) — Le juge de simple police, en prononçant la peine de l'amende à raison de constructions faites sans autorisation

joignant la voie publique, refuse à bon droit d'ordonner la démolition, lorsqu'il n'est pas allégué qu'il est fait un empiétement sur la largeur légale du chemin (C. de cass.), 57.

(2) Voirie (grande). — Communes. — Pouvoirs du maire. — Route nationale. — Traverse d'une ville. — Réparations confortatives. — Contravention déférée au conseil de préfecture. — Contrevenant non condamné. — Pourvoi de la ville. — Non-recevabilité. — Procédure. — Conseil d'Etat. — Qualité pour se pourvoir. — (Ville d'Hyères contre sieur Serres.) — L'autorité municipale n'ayant pas qualité pour poursuivre les contraventions de grande voirie, le maire d'une ville n'est pas recevable à se pourvoir contre l'arrêté d'un conseil de préfecture qui a renvoyé un particulier des fins d'un procès-verbal pour réparations confortatives à une maison en saillie sur l'alignement d'une route nationale, dans la traverse de cette ville (C. d'Et.), 252.

(3) Rues de Paris. — Plan d'alignement modifié. — Réclamation d'un riverain. — Conseil municipal non appelé à en délibérer. — Excès de pouvoirs. — (Sieur de Grandmaison.) — Le décret qui approuve un plan d'alignement est un acte de pure administration non susceptible de recours par la voie contentieuse si ce n'est pour violation ou inobservation des formalités prescrites par la loi. — Bien qu'aux termes de l'article 4, § 2, de l'ordonnance du 25 août 1855, le conseil municipal doive être appelé à délibérer sur les déclarations contraires à l'adoption d'un projet d'alignement consignées sur le registre de l'enquête qui est ouverte sur ce projet, les protestations et réserves qui seraient notifiées au préfet, n'étant pas des réclamations à l'enquête, ne doivent pas être nécessairement soumises au conseil municipal (C. d'Et.), 460.

(4) Voirie. — 1° Travaux le long de la voie publique. — Absence de plan d'alignement. — Autorisation néanmoins nécessaire. — 2° Travaux non autorisés. — Ouvriers et entrepreneurs. — Condamnation. — Propriétaire. — Responsabilité distincte. — Excuse illégale. — (Sieur Vidal.) — 1° La nécessité d'une autorisation pour tout travail à faire le long de la voie publique est absolue. Elle existe même quand il n'y a point de plan d'alignement. — 2° La responsabilité pénale des ouvriers et entrepreneurs en cette matière n'exclut pas celle du propriétaire (C. de cass.), 591.

(5) Voirie. — Travaux faits sans autorisation. — Démolition. — Plan d'alignement. — Approbation du préfet. — (Jean-Évangéliste-Alexandre Lecarpentier.) — En matière de petite voirie, c'est à bon droit que le juge refuse d'ordonner la démolition des travaux faits sans autorisation, lorsqu'il n'existait pas, au moment où la contravention a été commise, de plan d'alignement approuvé par le préfet (C. de cass.), 602.

(6) Voirie. — Lois et règlements. — Arrêté municipal. — Désuétude. — Contravention. — Relaxe. — Nullité. — Travaux confortatifs. — Appréciation. — Incompétence de l'autorité judiciaire. — Tribunal de simple police. — Renseignements pris par le juge. — 1° Enquête par le juge de paix. — Nullité. — 2° Expert. — Serment. — Défaut de constatation. — Nullité. — Ministère public. — Tribunal de simple police. — Condamnation aux dépens. — Excès de pouvoir. — (Sieur Boussinescq.) — Le juge de simple police ne peut refuser d'appliquer un arrêté municipal sous prétexte que cet arrêté serait tombé en désuétude. — L'autorité judiciaire n'a pas qualité pour apprécier si des travaux faits sur la voie publique sont ou non confortatifs. Cette question ne peut d'ailleurs être soulevée lorsqu'il s'agit de travaux faits illégalement sur une maison sujette à retranchement. — Le juge de simple police ne peut, pour contester la force exécutoire d'un arrêté municipal, se fonder sur des renseignements qu'il a pris personnellement sur les lieux. — Est nul le juge-

VOIRIE (*suite*) :

ment du tribunal de simple police qui fait état du rapport d'un expert dont la prestation de serment n'est pas régulièrement constatée.— Le tribunal de simple police commet un excès de pouvoir lorsqu'il condamne le ministère public aux dépens (C. de cass.), 606.

(7) Actes administratifs. — Interprétation. — Tribunaux. — Nécessité de surseoir. — Dispositions régulières. — Pas lieu à sursis. — Simple police. — Alignement. — Mur réparé sans autorisation. — Arrêté préfectoral. — Chemin classé comme vicinal. — Traverse de la commune. — Doute impossible. — Chemin bordant le mur réparé. — Constatation du jugement. — Principe de la séparation des pouvoirs non violé. — Application régulière de l'arrêté de classement. — (Dame Brossard, veuve Jarriau.) — Lorsqu'il y a lieu à interpréter un acte administratif, les tribunaux auxquels son exécution est confiée doivent surseoir à prononcer jusqu'à la décision de l'autorité administrative. — Mais il n'en est pas de même lorsque les dispositions de l'acte sont claires, et que son sens et sa portée ne présentent ni obscurité, ni ambiguïté. — Par exemple en matière d'infraction aux règlements sur l'alignement (réparation sans autorisation d'un mur de face d'une maison longeant un chemin vicinal dans la traverse d'une commune) lorsqu'il existe un arrêté préfectoral de classement des chemins vicinaux, et qu'il ne peut y avoir de doute sur le caractère vicinal du chemin dont il s'agit, et sur la partie de la voie publique qu'il comprend dans la traverse, on ne peut considérer comme interprétant un arrêt préfectoral et violant, par suite, le principe de la séparation des pouvoirs, le jugement qui se borne à constater que ce chemin longe la propriété de la prévenue et borde le mur qu'elle a fait réparer sans autorisation. — En statuant ainsi, le juge de police ne fait qu'appliquer l'arrêté préfectoral (C. de cass.), 614.

(8) Voirie. — Alignement. — Mur construit sans autorisation et sur une partie du sol dépendant de la voie publique, — Simple police. — Exception de propriété. — Titres applicables à un autre terrain. — Décision par le juge de simple police. — Pas de sursis pour décision par la juridiction civile. — Légalité. —(Dame Teisseidre, veuve Poigné.) — En matière d'infraction aux règlement sur l'alignement (construction d'un mur sur une ruelle sans avoir au préalable pris l'alignement, et sur une partie du sol de cette ruelle dépendant de la voie publique), le juge de police a le droit, lorsqu'une exception de propriété est opposée, d'examiner les titres produits, et de décider, en fait, qu'ils s'appliquent à un terrain autre que le terrain litigieux. Il n'est pas obligé de surseoir pour la décision de cette question par la juridiction civile (C. de cass.), 616.

(9) Voirie. — Chemins ruraux. — Reconnaissance. — Maires et préfets. — Pas de droit exclusif. — Publicité antérieure. — Négation. — Juge de police. — Chemin dégradé ou intercepté. — Compétence. — Classement par arrêté municipal pris en conseil. — Approbation préfectorale. — Arrêté non réformé. — Pas de décision de la justice civile. Négation de publicité. — Excès de pouvoir. — (Sieur Robert Bouton.) — Les maires et les préfets n'ont pas le droit exclusif de reconnaître l'existence des chemins ruraux. Leur publicité étant antérieure à l'acte de reconnaissance, le juge de police, juge de l'action fondée sur cette publicité, par exemple pour dégradation ou interceptation du chemin, est aussi, en principe, le juge de l'exception fondée sur sa négation. — Mais il n'en est plus de même si, en fait, la reconnaissance résulte d'un classement par un arrêté municipal pris en conseil et approuvé par le préfet. Cet arrêté rentrant dans les attributions des municipalités et des préfets, le juge de répression ne peut, sans excès de pouvoir, nier la publicité qu'il déclare, à moins que le

dit arrêté n'ait été régulièrement réformé, ou, s'il s'agit d'une question de propriété, que la négation de cette publicité ne résulte d'une décision de la justice civile (C. de cass.), 619.

(10) Voirie. — Alignement. — Travaux non autorisés. — Amende. — Plan d'alignement non approuvé. — Pas lieu à démolition. — Cassation. — Simple police. — Voirie. —Alignement. — Démolition refusée à bon droit. — Pourvoi. — Rejet. — Motifs du jugement. — Pas lieu à examen. — (Veuve Bouffaré.) — En matière d'alignement la démolition des travaux faits sans autorisation ne doit être ordonnée que lorsqu'ils ont été exécutés sur un terrain soumis au reculement par un plan d'alignement régulièrement approuvé. — La Cour de cassation, en rejetant le pourvoi contre la décision du juge de police qui, dans ces conditions, a refusé d'ordonner la démolition, n'a pas à examiner les motifs par lesquels le juge déclare avoir été déterminé (C. de cass.), 1123.

(11) Voirie. — Voie publique. — Construction sans autorisation. — Aveu. — Ministère public. — Conclusion à fin d'amende et de démolition. — Juge de police. — Doute de l'empiétement. — Droit de surseoir. — Condamnation à l'amende. — Refus d'ordonner la démolition. — Constatation de l'absence d'empiétement. — Examen personnel. — Excès de pouvoir. — Cassation. — (Sieur Noël Roccaserra.) — Simple police. — Transport sur lieux. — Article 41 du Code de procédure civile. — Application. — Pas de jugement préparatoire. — Ministère public non présent. — Parties non appelées. — Nullité. — Moyens de preuve. — Articles 153, 154 et 155 du Code d'instruction criminelle. — Limitation. — Examen personnel. — Preuve illégale. — Cassation. — L'article 41 du Code de procédure civile est applicable en matière de simple police. — Le juge de police ne peut, à peine de nullité, se transporter sur les lieux qu'après l'avoir ordonné par un jugement préparatoire, et en présence du ministère public et des parties, ou elles appelées. — Le juge de police ne peut fonder sa conviction que sur les moyens de preuve autorisés par les articles 153, 154 et 155 du Code d'instruction criminelle. La sentence basée sur son examen personnel, en dehors des règles posées par ces articles, est sujette à cassation. — Lorsqu'il est reconnu par le prévenu qu'il a construit sur la voie publique sans autorisation préalable, et lorsque le ministère public a conclu tant à l'application de la peine qu'à la démolition de la construction en vertu de l'article 161 du Code d'instruction criminelle, le juge peut, s'il croit avoir des raisons de douter qu'il y ait empiétement sur la voie publique, surseoir à statuer, tant sur la contravention que sur la réparation civile, jusqu'à justification d'un alignement régulier; mais il ne peut pas, sans excès de pouvoir, condamner le prévenu à l'amende pour avoir construit sans autorisation, et, en même temps refuser d'ordonner la démolition, en se fondant sur ce que, d'après son examen personnel, l'empiétement prétendu n'existerait pas (C. de cass.), 1126.

2° Dépôts sur la voie publique, etc.

(1) Voirie. — 1° Dépôt de matériaux ou autres choses. — Interdiction absolue. — Permission de l'autorité municipale. — Excuse illégale. — 2° Maire de Saint-Nazaire. — Arrêté du 10 mai 1858. — Saillies sur la voie publique. — Etalage de marchandises. — Pas d'application à la voie publique elle-même. — (Sieur Dubreil.) — L'article 471, n° 4, du Code pénal, qui punit d'une peine de police le dépôt sur la voie publique de matériaux ou choses quelconques, est absolu. — Est illégale, et ne saurait faire disparaître la contravention, l'excuse tirée d'une autorisation administrative accordée par l'autorité municipale. — L'arrêté municipal du maire de Saint-Nazaire, du 10 mai 1858, sur les

VOIRIE (*suite*) :

dépôts de matériaux, n'est relatif qu'aux saillies sur la voie publique, que le maire peut autoriser pour l'étalage des marchandises devant les magasins et boutiques et non aux dépôts opérés sur la voie publique elle-même (C. de cass.), 621.

(2) Voirie. — Dépôt gênant la circulation. — Absence de nécessité constatée. — Foi due au procès-verbal. — Relaxe non justifié. — (Sieur Etienne Dubreil.) — Lorsqu'un procès-verbal régulier constate qu'un dépôt a été fait sur la voie publique de manière à gêner la circulation, le tribunal de simple police ne peut, sans méconnaître la foi due au procès-verbal, prononcer le relaxe, en déclarant que le procès-verbal n'indiquait pas, et qu'il ne résultait d'aucun autre moyen de preuve, que le dépôt effectué sans nécessité eût empêché ou diminué la liberté ou la sûreté du passage (C. de cass.), 1128.

(3) Voirie. — Dégradations. — Barrage et rigole pratiqués sur la voie publique. — Contravention existante. — Prescription. — Dégradation d'un chemin public. — Pluralité des faits. — Prescription reconnue à l'égard de l'un des deux seulement. — (Sieur Labbé.) — Le fait d'avoir, dans le but d'amener les eaux pluviales dans un jardin, pratiqué un barrage et une rigole dans le fossé d'un chemin communal et sur ce chemin, constitue par lui-même un dommage à la voie publique. Le juge, après avoir constaté l'existence du fait, ne peut prononcer le relaxe en se fondant, après vérification des lieux, sur l'absence de dégradation et de détérioration. — Lorsque deux faits sont relevés à la charge de l'inculpé, savoir : d'avoir pratiqué une rigole sur un chemin vicinal et d'avoir établi un barrage sur ce chemin, le juge ne peut accueillir la prescription en se fondant uniquement sur ce que le premier de ces faits remonterait à plus d'une année sans s'expliquer relativement au second (C. de cass.), 55.

3° Voitures, police de roulage, etc.

(1) Voirie. — Voitures. — Conduite des chevaux. — Articles 479, § 2, du Code pénal. — (Sieurs Dieusy et Cléret.) — Le fait d'avoir, par suite de la rapidité ou de la mauvaise direction d'une voiture, blessé un animal appartenant à autrui, est réprimé par l'article 479, § 2, du Code pénal, sans que la contravention soit subordonnée à l'existence d'un règlement municipal pris en vertu de l'article 475, § 4, du même Code (C. de cass.), 31.

(2) Voirie. — Eclairage des voitures. — Voitures ne servant pas au transport des personnes. — Pénalité. — (Sieur Bonnin.) — L'article 5 de la loi du 30 mai 1851 ne concerne que l'éclairage des voitures ne servant pas au transport des personnes. Si un arrêté préfectoral a prescrit l'éclairage des véhicules d'une autre espèce, l'infraction ne peut donner lieu qu'à l'application de la peine édictée par l'article 471, § 15, du Code pénal (C. de cass.), 53.

(3) Voirie. — Plaque de voiture. — Caractères illisibles. — Constations du procès-verbal. — Foi due. — (Sieur Cougnet.) — Le procès-verbal de la gendarmerie constatant que les caractères inscrits sur la plaque d'une voiture étaient illisibles doit faire foi jusqu'à preuve contraire. Cette constatation ne peut être infirmée par une simple déclaration du juge de police, après inspection de la plaque dont l'identité n'était pas établie (C. de cass.), 54.

(4) Roulage (police du). — Loi du 30 mai 1851. — Charretier. — Abandon de voiture. — Voie publique n'étant ni une route ni un chemin de grande communication. — Loi de 1851 non applicable. — Contravention à l'article 475, 3°, du Code pénal. — (Sieur don Louis Benedetti.) — Le fait, par un charretier, d'abandonner sur une voie publique d'un bourg, laquelle n'est ni une route nationale ou départementale, ni un chemin vicinal de grande communication, constitue une contravention,

non pas à la loi du 30 mai 1851 sur la police du roulage, mais à l'article 475, 3°, du Code pénal (C. de cass.), 599.

(5) Roulage (police du). — Loi du 31 mai 1851. — Décret réglementaire du 10 août 1852. — Voiture sans lanterne. — Voie qui n'est ni une route ni un chemin vicinal de grande communication. — Pas d'infraction à la loi de 1851. — Absence d'arrêté spécial. — Pas de contravention. — Cassation. — Simple police. — Fait non punissable. — Condamnation ou relaxe illégal. — Annulation sans renvoi. — (Sieur Jean Morelli.) — L'article 15 du décret réglementaire du 10 août 1852, rendu en exécution de la loi sur la police du roulage du 30 mai 1851, dispose que « aucune voiture marchant isolément ou en tête d'un convoi ne pourra circuler la nuit sans être pourvue d'un falot ou d'une lanterne allumée ». — Cette disposition et la pénalité qui en est la sanction ne sont applicables qu'aux voitures circulant sur une route nationale ou départementale, sur un chemin vicinal de grande communication ou sur les voies publiques d'une commune qui en sont le prolongement. — Si, d'autre part, il n'existe ni arrêté municipal ni règlement préfectoral portant la même prohibition, le fait de faire circuler une voiture non pourvue de lanterne ne tombe sous l'application d'aucune loi. — Par suite, il y a lieu de casser sans renvoi le jugement par lequel le tribunal de police a prononcé une condamnation (rés. implic.), ou relaxé par des motifs illégaux à un autre point de vue (C. de cass.), 600.

(6) Voirie urbaine. — Loi des 16-24 août 1790. — Maires, — Commodité et sûreté du passage. — Chemins locaux ou autres. — Pas de distinction. — Arrêtés ne contredisant ni la loi générale, ni la loi du 30 mai 1851 sur le roulage, ni le règlement d'administration publique du 10 août 1852. — Validité. — Chemin de grande communication. — Traverse d'un village. — Défense de circuler autrement qu'au pas. — Légalité. — (Sieur Caylan. — Le pouvoir conféré aux maires par la loi des 16-24 août 1790, pour assurer la commodité et la sûreté du passage sur la voie publique, s'applique à tous les chemins faisant partie de la voirie urbaine, sans distinction entre les chemins locaux et ceux qui commencent ou se continuent en dehors de la commune. — Les arrêtés pris par les maires sur les objets confiés à leur vigilance par la loi précitée sont légaux s'ils ne contredisent ni la loi générale, ni la loi spéciale du 30 mai 1851 sur la police du roulage, ni le règlement d'administration publique du 10 août 1852, rendu pour l'exécution de cette loi. — Satisfait en particulier à ces conditions l'arrêté municipal qui défend de circuler autrement qu'au pas sur un chemin de grande communication dans la traverse d'un village (C. de cass.), 623.

(7) Voitures. — Abandon. — Voie publique. — Nécessité. — Excuse illégale. — (Sieur Cuyaubère.) — Le fait du voiturier qui a abandonné sa charrette et son cheval sur la voie publique ne comporte pas, comme la contravention résultant de l'embarras de la voie publique par dépôt de matériaux, l'excuse de nécessité (C. de cass.), 681.

II. — CHEMINS DE FER.

(1) Voirie (grande). — Chemins de fer. — Introduction de bestiaux sur la voie. — Chemin ne traversant pas les bois. — Absence de dommage. — Contravention. — (Ministre des travaux publics contre sieur Bernard.) — Le fait d'avoir laissé des bestiaux se répandre sur une voie ferrée, même lorsqu'il n'a pas eu lieu dans la traverse d'un bois, constitue, indépendamment de tout dommage causé à la voie, une contravention de grande voirie atteinte par l'arrêt du Conseil, du 16 décembre 1759, déclaré applicable aux chemins de fer par l'article 2 de la loi du 15 juillet 1845. — Amende réduite par application de la loi du 23 mars 1842 (C. d'Etat), 254.

VOIRIE (*suite*) :

(2) Voirie (grande). — Contravention. — Droit de poursuite. — Chemin de fer. — Bris de clôture. — Terrain usurpé. — Irrégularité du procès-verbal. — (Sieur Dulnat et Cie.) — Il n'appartient qu'à l'autorité administrative de poursuivre la répression des contraventions de grande voirie, commises sur les chemins de fer. — La compagnie concessionnaire ne peut qu'intervenir pour demander la réparation du dommage causé. — Décidé que le terrain, sis à l'intérieur d'une clôture, établie pour déterminer les limites et les dépendances de la voie ferrée, devait être considéré comme dépendant de la grande voirie; par suite, le bris de la clôture et l'occupation de ce terrain constituaient une contravention de grande voirie. — Mais à l'égard d'une parcelle, située hors de cette clôture, et ne faisant pas partie de la voie ferrée, décidé que la question de propriété a été réservée avec raison par le conseil de préfecture. — Lorsque les faits constitutifs d'une contravention de grande voirie sont établis par les rapports des ingénieurs et par les aveux de la partie, y a-t-il lieu de s'attacher aux irrégularités qui sont alléguées par la partie touchant la rédaction ou l'affirmation du procès-verbal? — Décidé dans l'espèce qu'il n'y avait pas lieu d'examiner ces griefs (C. d'Etat), 549.

(3) Voirie (grande). — Chemin de fer. — Viaduc sous rails. — (Ville de Montluçon.) — Dimensions primitives. — Modifications autorisées par décret. — Allongement prétendu. — Absence d'enquête préalable. — Excès de pouvoirs. — Dommage. — Double degré de juridiction. — Recours d'une ville : 1° contre un décret qui aurait, suivant elle, autorisé une compagnie de chemin de fer à modifier la largeur et la longueur d'un viaduc sous rails exécuté selon les projets primitivement approuvés, et dont la remise à la ville avait été prononcée par arrêté préfectoral; 2° contre la décision ministérielle qui a rejeté son opposition à l'exécution des travaux. — Rejet : ces travaux n'ont pas eu l'effet que la ville leur attribue : le décret et la décision ministérielle qui en ont approuvé et réglé les conditions ne sont pas susceptibles d'un recours contentieux. — La demande subsidiaire en indemnité ne pouvait être portée directement devant le Conseil d'Etat (C. d'Et.), 1012.

(4) Voirie (grande). — Chemin de fer. — Contraventions prétendues. — Bestiaux. — Barrières non brisées. — Pommiers broutés. — (Ministre des travaux publics contre sieur Surirey.) — Le fait d'avoir laissé des bestiaux brouter les tiges des pommiers plantés en arrière des barrières en bois établies à la limite même de la voie ferrée, ne constitue pas une contravention de grande voirie, alors que d'ailleurs il n'est pas allégué que ces bestiaux aient brisé les barrières, ni pénétré sur la voie ferrée. — Les dits pommiers, dans les conditions où ils sont plantés, ne peuvent être considérés comme faisant partie de la clôture de la voie. — 1re, 2e et 3e espèces (C. d'Etat), 1014.

(5) Voirie (grande). — Domaine public. Chemins de fer. — Gare et embranchement ayant cessé d'être affectés à l'exploitation. — Droit de disposition des terrains et constructions inutiles. — (Ministre des finances contre compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne [gare de Ségur].) — Une compagnie de chemin de fer qui a exécuté, suivant les prescriptions de son cahier des charges, un embranchement ayant pour effet de rendre inutile une gare et une section de chemin ou tout service a été supprimé, en conserve la libre et absolue disposition, et l'Etat n'a aucun droit à exercer sur les terrains et constructions qui ont cessé d'être affectés à l'exploitation (C. d'Etat), 1058.

III. — CANAUX, COURS D'EAU, PORTS DE MER, ETC.

(1) Voirie (grande). — Bacs. — Abor-

dages. — Avarie. — Construction. — Compétence. — Conseil d'Etat. — Dépens. — (Sieur Sauvignon.) — Les dommages causés à un bac à vapeur servant à réunir deux tronçons d'une route départementale, ne constituent pas une contravention de grande voirie dont il appartient au conseil de préfecture de connaître. — Les bacs ne sauraient être considérés comme partie intégrante des tronçons de route qu'ils relient. — La partie qui se pourvoit en Conseil d'Etat, contre un arrêté du conseil de préfecture intervenu sur un procès-verbal de contravention de voirie, et qui fait annuler cet arrêté ne peut pas obtenir des dépens. — Ces recours sont jugés sans frais (C. d'Etat), 378.

(2) Voirie (grande). — Rivières navigables. — Rupture d'un barrage. — Force insuffisante. — Dommage causé au propriétaire d'une île. — Responsabilité de l'Etat reconnu. — Procédure. — Conseil de préfecture. — Décision fondée sur des faits allégués dans le débat oral et sur lesquels n'a pas porté l'instruction. — (Ministre des travaux publics contre sieur Delport.) — Recours du ministre des travaux publics contre un arrêt du conseil de préfecture motivé, en la forme, sur ce que la décision aurait pris pour base des faits allégués dans le débat oral et sur lesquels n'aurait pas portée l'expertise ordonnée par le Conseil : ce moyen est reconnu non fondé en fait (C. d'Etat), 394.

(3) Voirie (grande). — Rivières navigables. — Bateau coulé par un fait de guerre. — Injonction de relever les débris. — Refus d'obtempérer. — Procédure. — Conseil d'Etat. — Contravention de grande voirie. — Dépens. — (Ministre des travaux publics contre sieurs Bailly, Poulin et autres.) — Le refus d'obtempérer à l'injonction d'avoir à relever les débris et le chargement d'un bateau coulé dans une rivière navigable ne constitue pas une infraction à l'article 3 de l'arrêté du Conseil du 24 juin 1777, alors que l'accident provient d'un fait de guerre imputable à l'Etat (tir des chaloupes canonnières françaises.) — (Dans ces circonstances, les propriétaires du bateau ne sont pas responsables de l'obstacle à la navigation.) — Les recours au Conseil d'Etat étant jugés sans frais en matière de contraventions de grande voirie, il n'y a pas lieu d'allouer de dépens (C. d'Etat), 435.

(4) Voirie (grande). — Contravention. — Rivière canalisée. — (Sieurs André, Carré et Cie.) — Amende. — Réparation. — Compétence. — Prescription. — Délais suspendus pendant la guerre. — Dommages-intérêts. — Lenteur de la procédure. — Moyens de défense. — Mise en demeure. — Régularité de l'expertise. — Le conseil de préfecture peut, sans excès de pouvoirs, après avoir reconnu l'existence d'une contravention de grande voirie, et en décidant que la peine est prescrite, — statuer sur la réparation du dommage. — En cette matière, la prescription d'un an établie par l'article 640 du Code d'instruction criminelle s'applique seulement aux amendes à prononcer, et est inapplicable aux poursuites exercées contre les contrevenants à fin de réparation des dommages causés, dans l'espèce, aux ouvrages d'un canal, à raison de l'imprescriptibilité de ces ouvrages, et de l'intérêt toujours subsistant de la navigation. — La prescription édictée par l'article 640 du Code d'instruction criminelle a-t-elle été suspendue par les décrets des 9 septembre et 5 octobre 1870 ? — Non résolu. — Mais décidé que, dans l'espèce, la prescription, en ce qui touche l'amende, était acquise aux contrevenants, attendu que, au moment où l'arrêté définitif a été rendu, plus d'une année s'étant écoulée depuis le jour où les délais, qui auraient pu être suspendus par les décrets susénoncés, auraient recommencé à courir en vertu de la loi du 1er juin 1871. — Objection tirée par les contrevenants de l'inobservation de l'article 5 de la loi du 29 floréal an X : les dommages

Voirie (*suite*) :

auraient été réparés par l'administration sans qu'ils aient été mis en demeure de faire valoir leurs moyens de contestations et de défense. — Autres objections tirées de ce que les experts n'auraient pas constaté directement les dégradations. — Griefs non fondés en fait. — Appréciation des dommages causés aux ouvrages de dérivation de la Moselle par une société industrielle qui, pendant l'hiver de 1870-1871, avait obtenu des autorités allemandes la permission de remettre en eau cette dérivation (C. d'Etat), 664.

(5) Grande voirie. — Navigation. — Contraventions. — Pêcheries établies sans autorisation sur un bras non navigable ni flottable d'une rivière navigable. — Caractères des bras non navigables d'une rivière navigable. — Dépendances de la grande voirie. — Compétence. — Prescription de l'amende. — Condamnation aux frais. — Sursis à statuer sur la démolition des pêcheries. — Le préfet des Landes contre le Sr Dufaur (C. préf. des Landes), 673.

(6) Voirie (grande). — Fleuves. — Lit de la Loire. — Délimitation. (Beauchot, Beaussire et autres.) — Propriété privée. — Alluvions. — Excès de pouvoirs. — Vérification avant faire droit. — Recours contre un arrêté préfectoral délimitant le lit de la Loire et contre un arrêté du conseil de préfecture condamnant des particuliers à l'amende pour avoir coupé des plantations sur des terrains que l'administration prétend être compris dans ce lit. — Le Conseil d'Etat ordonne qu'il sera procédé avant faire droit à une vérification par un inspecteur général des ponts et chaussées, en présence du maire et des intéressés, pour reconnaître si les terrains litigieux, sont recouverts, pendant les crues d'hiver, par les plus hautes eaux coulant à pleins bords et font partie du lit du fleuve (C. d'Et.), 1036.

(7) Voirie (grande). — Contravention. — Canal. — Feu de paille allumé sur le trottoir de la levée. — Battoir à blé. — Préposés. — Responsabilité. — (Sieur Beuchot.) — Le propriétaire d'un battoir à blé a pu être déclaré responsable d'une contravention à l'article 4 de l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777, commise par des ouvriers préposés par lui à la conduite du battoir qu'il met à la disposition du public. — Ces ouvriers avaient allumé un feu de paille sur le trottoir de la levée du canal : ils déclaraient avoir agi d'après les ordres de leur maître et dans l'accomplissement de leur service (C. d'Etat), 481.

(8) Grande voirie. — Contraventions. — Prescriptions. — Canal. — Rupture d'un batardeau. — Amende. — Réparation du dommage. — (Sieur Boucher.) — En matière de contravention de grande voirie, une amende ne peut être prononcée lorsqu'il s'est écoulé plus d'une année depuis la date de la contravention — La peine est prescrite. — Article 640 du Code d'instruction criminelle. — Appréciation du dommage causé aux rives et ouvrages d'art d'un canal par suite de la coupure d'un batardeau établi en temps de crue dans ce canal dérivé de la Moselle. — Le contrevenant soutenait qu'il avait pratiqué cette coupure sous la pression d'une nécessité de force majeure pour préserver de l'inondation sa propriété et celle des autres riverains ; que d'ailleurs le batardeau était mal installé (C. d'Etat), 17.

(9) Voirie (grande). — Port maritime. — Navire. — Dommage à une jetée. — Tempête — Force majeure. — Responsabilité. — (Sieur Beck.) — Le propriétaire d'un navire ne peut être déclaré responsable des avaries que le choc de ce navire a fait éprouver à la jetée d'un port, lorsqu'il est établi que le navire a été poussé par un vent violent qui soufflait avec une force irrésistible. — Le dommage causé est le résultat d'un fait de force majeure (C. d'Etat), 1076.

(10) Voirie (grande). — Ports maritimes. — Navire. — Dommage à une jetée. — Jetée endommagée par un navire. — Force majeure. — Réparation du dommage. — Intérêts. —

(Sieurs Johannesen et Alibert.) — Le capitaine de navire qui prend un pilote à l'entrée d'un port n'est pas tenu de lui remettre le commandement, et par suite reste responsable des manœuvres de son navire. — Décidé que les avaries causées aux ouvrages d'un port par le choc d'un navire doivent être mises à la charge du capitaine, attendu qu'il n'était pas justifié qu'elles fussent le résultat d'un fait de force majeure (C. d'Etat), 1077.

(11) Voirie (grande). — Domaine public. — Rivages de la mer. — Baie de la Seine. — Travaux exécutés par une commune. — Contravention. — Absence d'acte de délimitation. — Dépendance du domaine maritime non justifiée. — (Ministre des travaux publics contre le maire de Gonfreville). — Poursuites exercées contre une commune à raison des travaux exécutés sur des terrains qui, d'après les procès-verbaux de contravention et les prétentions de l'administration, feraient partie du rivage de la mer. — Décidé qu'en l'absence de tout acte de délimitation intervenu dans les formes du décret du 21 février 1852, et alors qu'en fait il n'est pas établi que les terrains sur lesquels les travaux ont été exécutés soient une dépendance du domaine public maritime, la contravention reprochée au maire de la commune n'est pas justifiée (Conseil d'Etat), 234

W

WAASER, 371.

WATTIGNIES (commune de), 329.

Y

YCHOUX. Agrandissement de la station, 1319.

Z

ZEIG (dame veuve), 1010.

FIN DES TABLES DES LOIS, DÉCRETS, ETC

3003 Paris. — Imprimerie Arnous de Rivière, rue Racine, 26.